



Colombia potencia marítima regional

**Jesus Andres Zambrano Pinzón**

Trabajo de grado para optar al título profesional:  
**Maestría en Seguridad y Defensa Nacionales**

**Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"**  
Bogotá D.C., Colombia

2015

59.3209

24

COLOMBIA POTENCIA MARÍTIMA REGIONAL

Colombia Potencia Marítima Regional

Jesus Andres Zambrano Pinzón

Escuela Superior de Guerra

Jesus Andrés Zambrano Pinzón, Maestría en Defensa y Seguridad Nacional, Escuela Superior de Guerra

Correspondencia concerniente a este trabajo de grado puede ser enviada a Jesus Andres Zambrano, Maestría en Defensa y Seguridad Nacional, Escuela Superior de Guerra, Cra. 11 No.102-50 Bogotá D.C., Colombia. E-mail: [jesus.zambrano@esdegue.edu.co](mailto:jesus.zambrano@esdegue.edu.co)

Dedicatario

A mis padres, mi esposa, mis hijos y mi país el que anhelo ver como potencia y referente internacional e lo Armada Nacional de Colombia que me ha dado todo lo que he necesitado para becoming un hombre de bien, y me ha brindado el tiempo necesario para la formación

académica.

**Dedicatoria**

A mis padres, mi esposa, mis hijos y mi país el que anhelo ver como potencia y referente internacional, a la Armada Nacional de Colombia que me ha dado todo lo que he necesitado para hacerme un hombre de bien, y me ha brindado el tiempo necesario para la formación académica.

**Agradecimientos**

Al creador por permitirme estar este tiempo dedicado al estudio, el crecimiento personal y a la compañía de mi familia.

Para atraer el cual se estudio los elementos del poder marítimo propuestos por

Geoffrey Hill en su libro "Poder Marítimo una guía para el siglo XXI" y se propone para estos

subelementos imparciales según la relación y objetivos del análisis de los indicadores usados

por el Índice de Salud de los Océanos (Ocean Health Index (OHI)) con el fin de poder ser

evaluados. Posteriormente se proponen ecuaciones usadas para definir el concepto de potencia

marítima regional, las cuales fueron usadas sobre los países de la subregión suramericana, dado

el conocimiento que se tiene de los países de esa subregión. Como resultado de esta comparación

se encontró cuáles son los Estados que se muestran como potencias marítimas dependiendo de

los resultados obtenidos en diferentes elementos del poder marítimo y que los caracteriza

permitiendo hacer un diagnóstico de la condición nacional donde se establecieron los aspectos a

fortalecer.

Finalmente se analiza como las acciones tendientes a convertir a Colombia en potencia

marítima regional afectan la seguridad y defensa marítima y se propone las líneas generales de

una estrategia marítima nacional que oriente las acciones necesarias para alcanzar el objetivo de

ser potencia marítima regional.

**Abstracto**

Este documento pretende definir el concepto de potencia marítima regional y determinar las líneas de acción estratégicas necesarias a cumplir con el propósito de proyectar a Colombia como una de ellas.

Para alcanzar ese fin se estudio los elementos del poder marítimo propuestos por Geoffrey Till en su libro “Poder Marítimo una guía para el siglo XXI” y se propuso para estos, subelementos emparejados según su relación y obtenidos del análisis de los indicadores usados por el Índice de Salud de los Océanos (Ocean Health Index OHI) con el fin de poder ser cuantificados. Posteriormente se propuso ecuaciones usadas para definir el concepto de potencia marítima regional, las cuales fueron usadas sobre los países de la subregión suramericana, dado el conocimiento que se tiene de los países de esa subregión. Como resultado de esta comparación se encontró cuales son los Estados que se muestran como potencias marítimas dependiendo de los resultados obtenidos en diferentes elementos del poder marítimo y que los caracteriza, permitiendo hacer un diagnostico de la condición nacional donde se establecerán los aspectos a fortalecer.

Finalmente se analizo como las acciones tendientes a convertir a Colombia en potencia marítima regional afectan la seguridad y defensa marítima y se propone las líneas generales de una estrategia marítima nacional que oriente las acciones necesarias para alcanzar el objetivo de ser potencia marítima regional.

**Tabla de Contenidos**

El océano fuente de desarrollo: Colombia rumbo a convertirse en Potencia Marítima Regional. .	1
1. Poder Marítimo .....	3
1.1 Elementos del Poderío Marítimo y su contribución al Poder Naval.....	3
1.2 Índice de salud de los Océanos. ....	10
1.3 Formulación de potencia marítima .....	14
1.4 Potencia Marítima Regional .....	19
2. Poder Marítimo Nacional.....	27
2.1 Diagnostico Marítimo nacional.....	27
2.2 Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros y los intereses marítimos. ....	31
2.3 Institucionalidad del mar.....	35
3. Seguridad y Defensa marítima.....	42
3.1 Amenazas a la Seguridad y Defensa Nacionales .....	42
3.2 La proyección del poder Naval .....	46
4. Estrategia Marítima Nacional. ....	51
5. Resultados y discusión.....	58
6. Lista de Referencias.....	60
7. Apéndice .....	64

**Lista de tablas**

Tabla 1.Resultados de Colombia vs Globales del Índice de Salud de los Océanos.....	64
Tabla 2.Comparación indicadores OHI subregión suramericana. ....	65
Tabla 3 Comparación indicadores OHI subregión mesoamericana.....	66
Tabla 4.Comparación indicadores OHI subregión caribe.....	67
Tabla 5.Resultado modelo Potencia Marítima Regional. ....	68
Tabla 6. Abreviaturas.....	69

**Lista de figuras**

Figura 1 .....	70
Estrategia Pentagonal de la Armada Nacional de Colombia (ARC, Planeamiento de Fuerza 2030, 2012)	
Figura 2 .....	71
Planeamiento de Fuerza por componentes. (ARC, Planeamiento de Fuerza 2030, 2012)	

**El océano fuente de desarrollo: Colombia rumbo a convertirse en Potencia Marítima****Regional.**

“La profunda influencia del comercio marítimo en la riqueza y la fuerza de los Estados, se evidencio claramente, mucho antes de que se revelaran los verdaderos principios que rigen su crecimiento y prosperidad” (Mahan, La influencia del Poder Maritimo en la Historia, 1660-1783, 1946, p. 1). De esta manera el Almirante Alfred Thayer Mahan, introducía en su obra “La influencia del poder marítimo en la historia”, la forma en que el control del mar concedió el poder, para dominar el comercio y los recursos necesarios para hacer la guerra de lo que fuera el gran Imperio Británico, estimulando posteriormente de forma definitiva el crecimiento de los Estados Unidos de Norte América como una Potencia Marítima, haciendo del océano un factor multiplicador de su poder nacional. Aunque algunas de las tesis de Mahan han sido modificadas y ajustadas en el transcurso del tiempo, el concepto de la capacidad de una nación de proyectar el poder desde el océano es vigente.

En el contexto nacional la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros reconoce que el país requiere fortalecer la integración del océano y los espacios costeros al desarrollo nacional, conduciendo al fortalecimiento del poder marítimo en Colombia (CCO, Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros., 2007, p. 21). La Política Integral de Seguridad y Defensa del Ministerio de Defensa Nacional 2010-2014, establece que las Fuerzas Militares deben avanzar hacia un sistema de capacidades disuasivas, incrementando la participación de Colombia a nivel regional (Ministerio de Defensa Nacional, 2010, pp. 32-34) y las Políticas Institucionales de la Armada Nacional “Proyectando el Futuro” conciben a mediano plazo

convertir a la Armada de Nacional de Colombia en una marina mediana con proyección regional

(ARC, Políticas Institucionales "Proyectando el Futuro", 2014, p. 7).

Es así como transformar a Colombia en una Potencia Marítima Regional a través del fomento de la conciencia marítima, el fortalecimiento del Poder Naval y la promoción de los intereses marítimos será una herramienta fundamental en el desarrollo nacional.

El objetivo general es determinar ¿Cuales son las líneas de acción estratégicas que conducen a convertir a Colombia en una Potencia Marítima Regional?, y para alcanzarlo se proponen como objetivos específicos: primero definir el concepto de Potencia Marítima Regional, segundo utilizar una matriz basada en los elementos del poder marítimo definidos por Geoffrey Till y las metas del Índice de Salud de los Océanos para los países de una región con el fin de hacer un diagnostico del poder marítimo regional, tercero definir líneas de acción que lleven a diseñar un concepto de estrategia marítima para Colombia como producto del análisis de la matriz y cuarto analizar como se afectaría la estrategia de Seguridad y Defensa Nacional al seguir la meta de convertir a Colombia en Potencia Marítima Regional.

## 1. Poder Marítimo

Los indicadores de seguridad y las políticas macroeconómicas para Colombia en los últimos años han incidido en el incremento del comercio y la inversión extranjera directa convirtiendo a Colombia en uno de los principales mercados en Latinoamérica. “La inversión extranjera directa (IED) viró de manera significativa en los últimos 20 años en Colombia, que pasó de recibir 1.447 millones de dólares en 1994 a 16.772 millones de dólares en 2013, unas 12 veces más” (Lozano Garzon, 2014, p. 25). Estos indicadores estimulan la adopción de un liderazgo regional, destacándose factores multiplicadores de desarrollo como nuestra muy favorable posición geoestratégica bioceánica cercana a las principales vías de comunicación marítimas, valiosos recursos someramente explotados en el océano, investigación, ciencia y tecnología marítima en desarrollo y otros elementos que deben ser estudiados y abordados para hacer valer las potencialidades que Colombia tiene y que pueden ser multiplicadoras en el desarrollo nacional.

### 1.1 Elementos del Poder Marítimo y su contribución al Poder Naval

Hacer de Colombia una Potencia Marítima Regional, requiere de conocer que forja una potencia marítima primeramente. El poder marítimo, “es el resultado de una mezcla de elementos conectados que trabajan en armonía y proporción, buscando lograr influir en el comportamiento de otros pueblos mediante lo que podemos hacer desde el océano y las capacidades internas de la nación” (Till, 2007, p. 27).

Los Estados deben buscar el desarrollo natural del poder marítimo, basados en una estrategia que promueva la Conciencia Marítima en nuestra población, y en nuestros gobernantes. Este tipo de desarrollo marítimo lo han denominado los historiadores como poder marítimo orgánico,

caracterizado por su desarrollo natural, existiendo una variante artificial que es poco perdurable (Till, 2007).

Así entonces para el desarrollo de esa estrategia es necesario considerar los elementos del poder marítimo formulados por Geoffrey Till como un referente a saber, los cuales reuniría en dos columnas que soportan el poder marítimo, una columna económica donde se concentran los Intereses Marítimos a la cual pertenecerían elementos como la población, sociedad y gobierno, geografía marítima, recursos y economía marítima y otra columna político estratégica que concierne al poder naval donde entrarían el poder marítimo a través de otros medios y las armadas y la tecnología.

Abordando la denominada columna económica población, sociedad y gobierno se refiere a las virtudes de la población que generan una economía marítima, alentando la conciencia del comercio marítimo, propiciando condiciones para que este prospere, incita al gobierno a estimularlo, facilitando el desarrollo del poder naval como medio de proteger el tráfico marítimo, requiriendo de la eficiencia administrativa del Estado para obtener recursos y gastarlos adecuadamente asociado a gobiernos estables y mercantiles. La población, sociedad y gobierno además contribuye a determinar la disponibilidad de la gente de mar, aumentando este recurso necesario para todo lo que tiene que ver con la actividad marítima, en donde también se debe satisfacer las necesidades de las tripulaciones de los buques de guerra y de la Armada en si.

Geografía marítima emprende imperativos, como la necesidad de preservar la unidad nacional, factor que sobresale particularmente en Estados archipelagicos por su dependencia del mar para su conexión y en el caso de Colombia con una afectación especial por su conexión marítima con el Departamento de San Andres y Providencia, pero a la vez en su amplio espacio continental a la conexión por medio de los ríos como líneas de comunicación con sectores

alejados del centro de poder evitando la fragmentación y convirtiéndose en un imperativo dentro del desarrollo nacional. El mantenimiento del balance con las fronteras terrestres obliga a mantener un equilibrio entre proteger la fronteras terrestres y marítimas. Colombia con una superficie marina de 928.660 Km<sup>2</sup>, equivalente al 44,8% de la extensión total del territorio; se encuentra dividido en 589.560Km<sup>2</sup> y 339.100 Km<sup>2</sup> entre la zona Caribe y Pacífico y con líneas de costa de 1.600 y 1.300 Km respectivamente lo cual hace que la relevancia del poder marítimo sea de la misma magnitud del terrestre.

Por otra parte el concepto de hostilidades forzadas el cual se da generalmente con Estados vecinos y con quienes se comparten intereses que se superponen sobre las misma aguas. Es de especial atención para Colombia dado que cuenta con limites marítimos con 9 países, en donde particularmente se debe prestar singular atención sobre el Caribe donde tenemos una frontera aun sin delimitar con Venezuela, y un diferendo limítrofe con Nicaragua, avivado lamentable por el fallo de la Corte Internacional de Justicia de la Haya en noviembre de 2012 que ha causando un impacto muy negativo sobre los intereses marítimos de Colombia haciendo que este sea inaplicable hasta el momento (Zuluaga, 2014).

Las implicaciones geográficas, obligan dentro del diseño de estrategias de poder naval, considerar elementos que influyan en el balance estratégico como, investigación científica y oceanográfica que impacte el desarrollo de operaciones, aplicación de convenios internacionales que conlleve a la modernización de los elementos navales para la administración de zonas marítimas y construcción y/o fortalecimiento de bases. Estas implicaciones deben ser multiplicadas en el caso de Colombia por su condición bioceánica, donde se deben proteger dos escenarios marítimos separados por el istmo de Panamá obligando a la concepción de flotas e

infraestructura suficientes para esa tarea, lo cual se convierte en una oportunidad pero a la vez en un gran compromiso nacional.

Las pretensiones y compromisos mencionados conllevan la consecución de recursos para la construcción y mantenimiento del poder naval, que para el caso de Colombia los problemas son mas agudos por tener que interactuar con tecnología nueva y algunas veces desconocida, donde además los recursos son limitados dificultando la planeación para la adquisición del poder naval suficiente. El vacío existente entre recursos y compromisos se puede minimizar, explicando y haciendo entender al gobierno y a la población del rol que la Armada debe asumir siendo necesario asegurar su desarrollo, acorde con las necesidades del país en el propósito de convertirse en potencia marítima.

Este manejo de recursos lo debemos entender como la destinación acorde a un plan meticuloso que atienda las necesidades de la nación a un costo sostenible y que se vea reinvertido al lograr autosuficiencia. Esto quiere decir contar con los medios para satisfacer las necesidades de manera autónoma y aprovechar estos medios para multiplicar el poder nacional a través de su uso tanto interior por ejemplo en actividades de apoyo a la comunidad, atención de desastres, investigación, así como también exterior apoyando por ejemplo a otros Estados donde la brecha entre recursos y responsabilidades sean superiores como países con responsabilidades marítimas a los cuales podamos proyectar nuestro potencial desde el mar basado en nuestras capacidades de construcción, experiencia o entrenamiento pudiendo asumir de manera conjunta responsabilidades en termino de seguridad integral marítima, y lucha contra nuevas amenazas.

Este modelo del uso de capacidades marítimas, entrenamiento naval, seguridad marítima, presencia y apoyo humanitario desde el mar ha sido desarrollado por gobiernos como el de los EEUU por muchos años y ha demostrado beneficios y reconocimiento mutuo. Un ejemplo de

esto es el caso de Colombia, en donde el trabajo mancomunado con los EEUU a permitido atacar el uso del mar con fines de narcotráfico, promoviendo el desarrollo del poder naval y las capacidades propias, a través del acompañamiento de una nación con mas capacidades que obviamente repercute en la seguridad y defensa marítima.

Lo anterior es una muestra de ganancia mutua, por los beneficios que para ambas partes significan. Por un lado reconocimiento internacional a la tarea de apoyo y ayuda, y por el otro el beneficio en seguridad. Este es un modelo aplicable para Colombia en donde las capacidades adquiridas pueden ser aprovechadas para proyectar el poder nacional desde el mar buscando el reconocimiento y apoyo internacional a partir de la colaboración en escenarios de interés, tal como podría ser ahora el Caribe Occidental.

De otro lado acuerdo cifras del Ministerio de Transporte, el 97,2% de la carga de comercio exterior que mueve Colombia se moviliza por vía marítima (DEFENCARGA, 2014), lo cual nos hace recordar que en una economía marítima, los buques mercantes, la construcción y la reparación de los mismos, la actividad pesquera, los puertos y la infraestructura, las comunicaciones terrestres y los seguros marítimos entre otras cosas, son elementos vinculantes y cruciales para la prosperidad y seguridad de la nación, dando además relevancia al poder naval que debe protegerlo siendo después de la salvaguarda de la soberanía nacional el segundo escalón en importancia del mismo.

Esta posición en un mundo globalizado requiere de adaptación, por ejemplo hoy en día ningún Estado esta en capacidad de movilizar todo su comercio internacional con buques de su propia bandera ya que la misma globalización a llevado a la declinación de las flotas con bandera propia, obligando a formular estrategias para alcanzar un equilibrio entre la necesidad y la capacidad de marina mercante (Ferrando, 2010), cooperación entre industria marítima y armada

en términos de negocios para beneficio mutuo, políticas de abanderamiento y comercio atractivas que generen vínculos con grupos industriales y navieros en el mundo enfatizando en el mantenimiento de una capacidad marítima nacional independiente dirigida a la preservación e incremento en una economía cada vez mas globalizada.

Las armadas y la tecnología es el primer y principal factor que se aborda en términos de la columna político estratégica del poder marítimo o poder naval, este elemento ha clasificado las armadas por su tamaño y composición de la flota, alcance geográfico, funciones y capacidades, acceso a tecnología de punta y reputación. La Armada Nacional de Colombia se visiona ha mediano plazo como una “Armada Mediana con Proyección Regional” (ARC, Políticas Institucionales "Proyectando el Futuro", 2014) para lo cual ha considerado que sus prioridades son potenciar el talento humano, continuar e incrementar el actual esfuerzo operacional, reestructurar el esfuerzo de lucha contra las drogas ilícitas, consolidar la presencia de la Armada en todo el territorio nacional, fortalecer y renovar las capacidades de la institución y fortalecer el rol internacional de la Armada.

Esta visión evidencia la proyección de poder naval nacional el cual esta estructurado a mediano plazo en el Planeamiento de Fuerza 2030. Sobre los elementos enunciados el factor reputación de igual forma que el significado de poder se basa en la percepción de otros, y es proporcional a la reputación del país que representa, de tal forma que los logros de la Armada Nacional se reflejan en la condición del país como potencia marítima.

El aspecto tecnológico influye en la estrategia y es característico de las Armadas, este se analiza en tres áreas principales: la primera plataformas (buques, submarinos, aeronaves y portaaeronaves), la segunda sistemas, armas y sensores y por ultimo información.

En cuanto al área de plataformas, se condensa en la modernización y adquisición de capacidades necesarias satisfaciendo el enfoque estratégico, tamaño proyectado de armada, alcance geográfico que se desea dar y funciones que desarrolla las cuales se ubican en el espectro desde la imposición de la ley con su componente de Guardacostas, hasta la defensa de la seguridad nacional.

El área de sistemas, armas y sensores hace que las plataformas sean cada vez mas capaces, pero a la vez cada vez mas costosas conllevando a que estas puedan cumplir mas funciones por las capacidades que se adquieren con estos elementos.

Por ultimo el concepto de información apunta a la noción de la guerra centrada en redes, la cual se basa en un sistema de data link en donde cualquier Unidad puede compartir inteligencia o información sobre el adversario y lo distribuye en tiempo real permitiendo a cualquier plataforma o grupo de estas lanzar un ataque sobre el enemigo, siendo mas efectivo, convirtiéndose en imperativo para la Armada de Colombia ahora.

En cuanto al poder marítimo a través de otros medios se remonta a la interdependencia que se genera de medios terrestres y aéreos para multiplicar las capacidades de cada uno, queriendo decir que el poder naval es dependiente y facilitador, siendo vital en acciones coordinadas y conjuntas y su aplicación en coaliciones, donde se debe atender mas a la creatividad que al protagonismo y celo por las capacidades del poder aéreo o terrestre.

Este apartado ha permitido crear un marco de referencia teórico donde se ha concentrado el análisis particularmente en el campo económico y militar para dentro del cual podríamos encontrar referentes y determinar metas a alcanzar en el propósito de convertir a Colombia en Potencia Marítima Regional, sin embargo se hace necesario ampliar el marco y analizar elementos que no son considerados dentro de las tesis de pensadores tradicionales del poder

marítimo pero que tocan el complejo escenario del mar. Recientemente (2012) se ha presentado a la comunidad mundial el Índice de Salud de los Océanos (Ocean Health Index OHI) como marco de evaluación integrado que científicamente combina los elementos biológicos, físicos, económicos y sociales claves en la condición de los océanos, aspecto que se abordara para comprender mejor y de manera mas integral el medio marítimo y de alguna forma gestionar estrategias para mejorar, integrando aspectos ambientales, sociales y económicos que derivan del océano beneficiando al hombre.

### 1.2 Índice de salud de los Océanos.

El Índice de Salud de los Océanos (OHI) se desarrolló para medir cuantitativamente y monitorear la condición del océano mediante la combinación de datos e indicadores provenientes de disciplinas biológica, física, económica y social para evaluar integralmente la salud oceánica, entendiendo que un océano saludable es aquel que proporciona de forma sostenible una serie de beneficios para las personas, ahora y en el futuro (Halpern, Longo, Scarbarough, & Samhour, 2012, p. 12).

El Índice combina indicadores claves del océano costero, incluyendo servicios de aprovisionamiento (provisión de alimentos, productos naturales), servicios de regulación (almacenamiento de carbono, protección costera) y servicios culturales (turismo y recreación, identidad local, y los valores derivados de aguas limpias y la biodiversidad), junto con otros aspectos centrales del bienestar humano que derivan de múltiples servicios (oportunidades de pesca artesanal y los medios de subsistencia y las economías costeras) (Ocean Health Index, 2014).

De estos servicios el Índice de Salud de los Océanos crea 10 indicadores que evalúa de 0 a 100 por países en el área de sus Zonas Económicas Exclusivas (ZEE), estos indicadores son:

provisión de alimentos desde el mar, oportunidad de pesca artesanal, productos naturales, almacenamiento de carbono, protección costera, medios de subsistencia y economía costera, turismo y recreación, identidad local, aguas limpias, y biodiversidad, las cuales son observadas sobre 236 Zonas Económicas Exclusivas.

El resultado de cada zona y de las aguas internacionales es promediado y se obtiene la condición general del Índice de Salud de los Océanos, el cual permite hacer una comparación de la situación general y regional (Ocean Health Index, Methodology, 2015). El Índice de Salud Global de los Océanos para el año 2014 fue de 67/100, valor que se aleja mucho de los que se cree debería ser el valor para considerar al océano lo suficientemente saludable, que permita satisfacer necesidades de una población mundial que crece, sin embargo el valor no es tan bajo como también se esperaría que fuera teniendo en cuenta los informes sobre acidificación del océano, derrames de petróleo, sobrepesca, islas de plástico zonas muertas y otras.

Los resultados para Colombia del índice fueron de 54/100, con un cambio anual de -1% y con una tendencia esperada futuro de cambio de -16%, ubicando al país en la evaluación sobre los 10 indicadores mencionados anteriormente dentro del escalafón mundial en el puesto 198 de 236 regiones observadas. Los resultados de cada indicador los presento acuerdo tabla 1 generada a partir de los corolarios para Colombia del Índice de Salud de los Océanos para Colombia.

En la tabla 2, se organizaron los países de la subregión suramericana organizados de mayor a menor puntaje, excluyendo a Bolivia y Paraguay por no ser países con costas sobre el mar. En la subregión se observa como solo Chile y Ecuador son los únicos que están por encima del promedio global, Chile; Ecuador y Perú son los que mejores indicadores tienen en cuanto a provisión de alimentos, países que han sido caracterizados por su fuerte tradición pesquera, y se maximiza la recolección sostenible de peces y mariscos en aguas regionales de pesquerías

silvestres y de la maricultura, adicionalmente en cuanto a la pesca artesanal Chile y Perú

nuevamente se destacan en la región y reflejan un alto potencial en las poblaciones locales y su acceso a recursos oceánicos. La meta de productos naturales evalúa la cantidad de bienes derivados del océano que se comercian, no incluye elementos no vivos como petróleo, gas y productos mineros, donde nuevamente Perú y Ecuador se muestran como las mas fuertes.

En cuanto al almacenamiento costero de carbono donde “se mide el Estado de los hábitats marinos costeros con alta capacidad de almacenamiento de carbono” (Halpern, Longo, Scarbarough, & Samhuri, 2012, pp. 615-620), aparecen nuevos agentes como Guyana Francesa, Surinam y Brasil los cuales también se mantienen como referentes en cuanto a protección costera que analiza el Estado y la extensión de los hábitats que protegen las costas contra las olas de tormenta y las inundaciones y también el de biodiversidad que evalúa el Estado de conservación de las especies marinas. Estos tres indicadores abordan asuntos relacionados a la intervención del hombre sobre el medio ambiente costero, acá vale la pena resaltar que Brasil haga parte de este grupo dado que la mayoría de su población vive en la costa, sin embargo la magnitud de su línea de costa seguramente hace que estos valores sean tan positivos.

Con respecto a medios de subsistencia y economía costera la cual “se centra en promocionar las economías productivas costeras dependientes del océano al tiempo de maximizar la calidad de los medios de subsistencia” nuevamente aparecen Chile y Ecuador como referentes ingresando también Uruguay en este grupo, este indicador analiza dos aspectos fundamentales y de vital importancia; beneficios que obtienen las personas de los océanos en forma de empleos y salarios de las industrias relacionadas con el mar y los ingresos generados de las industrias marinas reflejado por el Producto Interno Bruto generado por estas regiones costeras tanto directa como indirectamente.

Turismo y recreación captura el valor que las personas atribuyen al hecho de experimentar y obtener placer en las áreas costeras ningún país supera la media global, y sobre este indicador Brasil, Argentina y Chile tienen los mejores indicadores respondiendo de manera positiva al efecto que sobre las comunidades costeras generan las actividades turísticas y recreativas.

Identidad local tiene como propósito capturar el nivel de protección para los aspectos del sistema costero y marino que contribuyen al sentido de identidad cultural de una persona. Nuevamente Chile, Ecuador y Brasil se destacan donde se destacan por la identidad cultural y el Estado de conservación de lugares geográficos con algún valor para las personas.

Aguas limpias “mide el grado de contaminación de las aguas por causas naturales y provocadas por el hombre” (Halpern, Longo, Scarbarough, & Samhoury, 2012, pp. 615-622). Las personas disfrutan de la presencia de aguas no contaminadas de estuario, costeras y marinas por su valor estético y porque ayudan a evitar efectos nocivos para la salud o de la vida marina de la cual dependen Uruguay, Guyana y Chile son abanderados de este indicador.

Como observamos en este espacio Colombia no tiene papel relevante ni destacados sobre ninguno de los indicadores evaluados comparados con los países suramericanos donde Chile se muestra como el principal protagonista, haciéndose referente a nivel regional, Colombia únicamente supera a Venezuela y no supera el promedio mundial en ningún indicador si se analiza individualmente, y si este análisis es regional supera las medias regionales solamente en cuanto a productos naturales, medios de subsistencia y economía costera e identidad local.

Este mismo escenario se replica al comparar a Colombia con países de la subregión de Mesoamérica (tabla 3) y del Caribe (tabla 4) a las cuales pertenece por su posición geográfica o voluntad política. Antes de cerrar este análisis particular y novedoso de la utilización del mar, considero oportuno agregar un dato geográfico, Colombia en la región suramericana tiene la

sexta zona económica exclusiva mas grande, después de Brasil, Chile, Argentina, Ecuador y Perú, mientras que para las subregiones de mesoamérica y el caribe es el país con mas área de zona económica exclusiva implicando un mayor peso sobre este región en términos de escenario marítimo.

### 1.3 Formulación de potencia marítima

El poder marítimo, como se ha mencionado anteriormente es el resultado de una mezcla de elementos conectados que trabajan en armonía y proporción, buscando lograr influir en el comportamiento de otros pueblos mediante lo que podemos hacer desde el océano y las capacidades internas de la nación (Till, 2007). En los dos anteriores numerales se analizaron varios elementos que desde diferentes ordenes permiten referenciar la magnitud de la capacidad de un Estado para hacer uso del mar en su beneficio. Se requiere entonces agrupar y ponderar los elementos estudiados y analizar cuales podrían ser agregados y cuantificados para proponer una aproximación matemática que se haga practica al momento de determinar a un Estado como potencia marítima.

Siguiendo la propuesta de Till; los elementos generales son, población, sociedad y gobierno, geografía marítima, recursos, economía marítima y armada y tecnología (Till, 2007). Cada uno de estos elementos esta compuesto por sub elementos que lo harán cuantificable y para ese fin se valió de los 10 indicadores propuestos por el Índice de Salud de los Océanos (OHI) que se agruparan dependiendo de su definición ya mencionada dentro de cada uno de los elementos y a la vez se agrego nuevos sub elementos asociados al elemento de armada y tecnología apoyado en los conceptos propuestos por Till para este tema. La aplicación de este modelo será probado sobre los países suramericanos con el propósito de determinar la aproximación de la ecuación a la sensación general.

Población, sociedad y gobierno (PSG) estará conformado entonces por los indicadores de pesca artesanal (pa) e identidad local (il) y productos naturales (pn) son indicadores que permiten evidenciar de que forma la acción del Estado apoya y motiva a la población en la conservación de una cultura marítima regional y la preservación de la misma. Para cuantificar este elemento se usaran los valores arrojados por OHI .

$$PSG = pa + il + pn/3$$

En cuanto al indicador de geografía marítima (GM) sobre este se determino que los sub elementos que harán parte de el, serán almacenamiento de carbono (ac) dado que es proporcional a la conservación del ecosistema costero que hace la tarea de sumidero de dióxido de carbono, protección costera (pc) el cual valora la preservación del ambiente costero proporcionando protección y evitando que la acción de la naturaleza afecte asentamientos y desarrollo, aguas limpias (al) el cual indica la protección del medio ambiente sobre acuíferos, y biodiversidad (bd) protección sobre especies. A este elemento se adicione la proporción de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) con la que cuenta cada Estado con respecto a la subregión en análisis (pzee), para el caso de ejemplo se utilizo la sumatoria de las ZEE de todos los Estados soberanos de Suramérica, dado que esta determina la soberanía del Estado sobre el espacio marítimo.

$$pzee = \left( \frac{ZEE(pais)}{\sum ZEE (paises region)} \right) * 100$$

$$GM = \frac{ac + pc + al + bd + pzee}{5}$$

La economía marítima (EM) contendrá la provisión de alimentos (pl) por los recursos generados por Estados con importantes flotas pesqueras y maricultura, medios de subsistencia y economía costera (me) que se refleja en la promoción de las economías dependientes del océano,

y turismo y recreación (tr) la cual se manifiesta en la actividad turística generada a partir del océano o la costa. Sobre este elemento debe tenerse en cuenta el subelemento de marina mercante (mm) como un multiplicador de la economía, este factor es multiplicante y es obtenido del numero de buques de marina mercante con que cuenta cada Estado dividido por el numero de buques que tiene el país con marina mercante mas grande de la región observada.

$$mm = \frac{\# \text{ buques de marina mercante pais}}{\# \text{ buques de marina mercante del pais con mas buques}}$$

$$EM = \left( \frac{pl + me + tr}{3} \right) * mm$$

Los tres anteriores elementos mas el de recursos los hemos considerado previamente como Intereses Marítimos (IIMM) siendo un pilar del poderío marítimo, sin embargo el elemento recursos no será ponderado dentro de este pilar, ya que según Till(2004) se presenta mas como un multiplicador del poder naval. Con base en lo anterior podría inferir que los IIMM son el resultado de la sumatoria de los elementos de población, sociedad y gobierno, geografía marítima y economía marítima.

$$IIMM = \frac{PSG + GM + EM}{3}$$

En congruencia con lo anterior el elemento armada y tecnología mas recursos serán analizadas en conjunto. El elemento Armada y tecnología se presenta como el mas complejo por la diversidad de medios y capacidades que deben ser tenidas en cuenta y cuantificadas de manera homogénea. Sobre este elemento se establecieron 4 sub elementos, relación de tonelaje contra espacio marítimo, capacidad tecnológica multiplicante, actualización, construcción e investigación y bases gravitantes, multiplicando cada uno la acción del otro subelemento. La relación de tonelaje contra el espacio marítimo (tem) es el cociente de la sumatoria de los buques

de guerra sobre el área en km<sup>2</sup> de zona económica exclusiva de cada Estado, y le da una idea de la cantidad de buques para cubrir el espacio sobre el territorio marítimo.

$$tem = \frac{\sum(TONELAJE)}{ZEE}$$

La capacidad tecnológica multiplicante (ctm) es el factor que permite multiplicar la acción de la fuerza de superficie en función del armamento estratégico disponible (misiles (m) y torpedos(t)) abordo, de la cantidad de medios de ala fija (a) y ala rotatoria (r) que pueden ser desplegados desde plataformas de superficie incrementando el poder de la fuerza organizada. Para obtener estos valores por país se calculo el factor por cada uno de los ítems como el cociente del numero de misiles, torpedos, helicópteros y aviones dividido por el numero de elementos del país que tiene mas de cada elemento, mas un punto teniendo en cuenta los países que no cuentan con ningún de estos elementos en donde el factor multiplicante sería igual a 1.

$$m = \frac{\#misiles\ abordo\ por\ pais}{\#misiles\ del\ pais\ con\ mas\ misiles\ abordo}$$

$$t = \frac{\#torpedos\ abordo\ por\ pais}{\#torpedos\ del\ pais\ con\ mas\ torpedos}$$

$$a = \frac{\#aviones\ abordo\ por\ pais}{\#aviones\ del\ pais\ con\ mas\ aviones\ abordo}$$

$$h = \frac{\#helicopteros\ abordo\ por\ pais}{\#helicopteros\ del\ pais\ con\ mas\ helicopteros\ abordo}$$

$$ctm = 1 + (m + t + a + h)$$

Actualización, construcción e investigación (aci) es un subelemento que refleja la evolución tecnológica e investigación que cada marina desarrolla y esta asociado a la capacidad de mantenimiento de unidades propias (mtto), construcción reciente de unidades de superficie (cus), construcción reciente de unidades submarinas (cuu) e investigación oceanográfica e hidrográfica

(ioh). La capacidad demostrada de cada país en cada uno de estos ítems suma un punto y la capacidad de contar con buques oceanográficos e hidrográficos suma un punto también.

$$aci = mtto + cus + cuu + ioh$$

El concepto de posición gravitante (pg) es fundamental en la aplicación del poder naval, esta posición es un elemento multiplicante de la fuerza, dado que estas suministran el soporte logístico que conlleva a que las operaciones sean continuadas, garantizan su mantenimiento, aprovisionamiento, relevos del personal, y cuentan con una ubicación que permite controlar las líneas de comunicación marítima y puntos focales. Se contabilizaron las bases con que cuenta cada Estado y que reúne las condiciones específicas.

$$pg = \text{numero de bases con capacidad gravitante por país}$$

Con el análisis de la posición gravitante se concluyen los subelementos de la columna político estratégica o Poder Naval (PN), sin embargo como se menciono el elemento recursos (RE) a pesar de ser considerado dentro de los IIMM impacta directamente en el Estado del poder naval y lo multiplica. La medición del elemento recurso es dependiente de la capacidad de cada Estado y su economía. Para llevarlo al mismo nivel y poder ser factor para todos los países se considero como un común denominador en todos el porcentaje del producto interno bruto (PIB) que se destina para la defensa y se convierte en el elemento multiplicador, dado que es la proporción de la economía nacional que se destina a defensa.

$$RE = \% \text{ PIB nacional destinado a defensa}$$

$$PN = (tem * ctm * aci * pg) * RE$$

Analizadas entonces las columnas que soportan el Poder Marítimo (PM) y sobre las cuales se han propuesto ecuaciones que cuantifiquen los elementos y subelementos de cada una de ellas, se hace necesario combinar la acción de cada una de estos pilares del poder marítimo mediante la

acción multiplicante de ellos, eso quiere decir que los Intereses Marítimos de la Nación son multiplicados por el Poder Naval y viceversa; tal cual como lo ha mencionado Till (2007) es un ciclo virtuoso en donde a medida que se incrementen el comercio marítimo aumentaran los recursos marítimos fortaleciendo fuerzas navales que conllevan a la supremacía marítima que potencia nuevamente el comercio marítimo iniciando nuevamente el ciclo así entonces se puede formular finalmente que el poder marítimo (PM) es el producto de los IIMM por el poder naval (PN).

$$PM = \left( \frac{PSG + GM + EM}{3} \right) * [(tem * ctm * aci * pg) * RE]$$

$$PM = IIMM * PN$$

El soporte de esta estructura del Poder Marítimo es “el conocimiento cabal y reflexivo del mar, tanto sobre su real naturaleza como de sus amplias potencialidades políticas, económicas, sociales y estratégicas” (Solís, 1998), lo cual se ha definido como conciencia marítima, este factor no ha sido cuantificado en este estudio, al entender que se muestra con los resultados, quiere decir que entre mas poderío marítimo mas conciencia marítima existe.

#### 1.4 Potencia Marítima Regional

Teniendo en cuenta que se ha hecho una delimitación de los elemento del poder marítimo, llegamos al punto donde se debe proponer una definición de Potencia Marítima Regional (PMR), para lo cual me valdré de la fusión de algunos conceptos y los elementos que han sido tratados anteriormente.

Potencia es el referente geopolítico que incluye aspectos militares, políticos y económicos y su jerarquización en el sistema internacional, su diferenciación radica en la capacidad de proyectar su poder militar en diferentes regiones del mundo y en la posibilidad de ejercer su influencia política en forma global (Nolte, 2006).

Los conceptos de potencia media y potencia regional son ambiguos y confusos. En ocasiones, su perímetro de acción no es claro, por ello en muchos casos son calificados como sinónimos; “sin embargo se puede señalar que el contorno de una potencia regional es la región, como su nombre lo indica; mientras que la de una potencia media es mayor porque puede ascender al ámbito global” (Ardila, 2012, p. 296), pero al ser construcciones sociales, su valor efectivo depende de la aceptación de ese estatus por parte de otros Estados dependiendo de su alcance en el ambiente global o regional.

Prosiguiendo el análisis de la definición y afrontando ahora el tema de poder marítimo aparece este como un concepto algo ambiguo quizás producto de su origen gramatical, sin embargo autores latinoamericanos y particularmente chilenos han definido poder marítimo como, “la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos de un país tanto en la paz como en tiempos de conflicto; consiste en la facultad del Estado para aprovechar el mar en su propio beneficio” (Solís, 1998). Mas recientemente Geoffrey Till (2007) en su obra del “Poder Marítimo un guía para el Siglo 21”, aborda la definición desde dos perspectivas; el poder marítimo como elemento de entrada que abarca lo que se tiene como armadas, industrias marítimas, posición, geografía ...y el poder marítimo como elemento de salida como la capacidad de influir en el comportamiento de otros desde lo que se hace en o desde el mar, este enfoque son los fines y el primero son los medios.

Otros tratadistas coinciden en considerar al Poderío Marítimo compuesto por dos elementos de diferente naturaleza pero complementarios: Los Intereses Marítimos de carácter económico, político y social, y el Poder Naval de carácter militar que los protege todo bajo un conocimiento exacto y reflexivo del mar y sus proximidades tanto de su naturaleza como de sus alcances

políticos, económicos y sociales convirtiéndose en el factor potenciador conocido como Conciencia Marítima.

Conforme a los conceptos extraídos, se propone entonces que una Potencia Marítima Regional (PMR) es **aquel Estado que logra influir en el contexto regional a partir de lo que hace en o desde el mar, gracias a la promoción de los intereses marítimos nacionales y del uso de un poder naval moderno y disuasivo.**

En definitivo, como se menciona anteriormente el océano y su explotación son una fuente de desarrollo y riqueza para la nación, transformarla en una PMR es seguir un hoja de ruta con el propósito de alcanzar este objetivo aprovechando las muy favorables condiciones geoestratégicas con que Colombia cuenta, es contribuir al desarrollo nacional a través del uso del océano y los espacios costeros y de la experiencia que en seguridad el Estado pueda replicar y proyectar a nivel internacional, mas aun ahora dentro de un escenario de pos conflicto en donde imperiosamente se podrán asumir mas compromisos que permitan potencializar esta tarea.

Con el fin de legitimar los elementos cuantificados del Poder Marítimo y la definición de Potencia Marítima Regional, se propone correr el respectivo modelo a partir de las ecuaciones propuestas sobre una región conocida y de esta forma validar su aplicabilidad. Para este fin se ha seleccionado la escala espacial limitada por la sub región suramericana y las zonas económicas exclusivas reconocidas por cada uno de los 10 Estados soberanos ribereños de esta subregión excluyendo de la medición a Bolivia y Paraguay por ser Estados sin litoral y la Guayana Francesa por ser una posesión de ultramar de Francia y no un Estado soberano.

Los datos de entrada para cada uno de los subelementos se obtuvieron de bases de datos y fuentes reconocidas para cada subelemento como se va a relacionar de la siguiente manera para cada elemento y subelemento así: pesca artesanal, identidad local, productos naturales,

almacenamiento de carbono, protección costera, aguas limpias, biodiversidad, provisión de alimentos, medios de economía costera, turismo y recreación, se uso como recurso los valores arrojados por el Índice de Salud de los Océanos (Ocean Health Index, 2014).

El área de la Zona Económica Exclusiva de cada Estado fue obtenida del portal Sea Around US el cual mantiene actualizados y documentados los métodos para definición de límites (Claus, De Hauwere, Vanhoorne, Deckers, & Souza Dias, 2014). El elemento recurso es igual al porcentaje del producto interno bruto (PIB) destinado para defensa obtenido de todos los gastos corrientes y de capital relativos a las fuerzas armadas, incluidas las fuerzas de mantenimiento de la paz; los ministerios de defensa y demás organismos de Gobierno que participan en proyectos de defensa obtenida del portal del Banco Mundial (Banco Mundial, 2014).

Para cuantificar los valores de marina mercante se cuentan todos los buques dedicados al transporte de mercancías; o todos los buques comerciales, excluye los remolcadores, barcos de pesca, plataformas petrolíferas obtenidas del Fackbook de la CIA (Central Intelligence Agency, 2010). Finalmente los valores relacionados con características, número y tipo de buques, desplazamiento, número y tipo de misiles y torpedos, cantidad de helicópteros embarcados, cantidad de aviones embarcados y número y condiciones de cada base fueron descargadas de la base de datos Janes (World Navies Equipment in Service, 2015).

Las ecuaciones y la agrupación de cada uno de sus elementos fue explicada con anticipación y de sus resultados (tabla 5) permite presentar las siguientes conclusiones: Inicialmente como era esperado Brasil se erige en este enfoque regional como potencia marítima, con un puntaje muy superior comparado con los otros 9 países lo cual permite deducir que este Estado proyecta sus capacidades mas allá de la región erigiéndose mas como una potencia mediana en el cual su acción es global.

Chile se presenta como segundo en esta evaluación con un puntaje muy inferior al de Brasil pero sobresaliente entre los demás países de la región que junto con Perú podríamos considerarlos como referentes a nivel regional. Luego viene un grupo encabezado por Argentina y seguido por Colombia, Venezuela y Ecuador, que se caracterizan particularmente en algunos elementos del poder marítimo pero en el global general no se destacan. Por último encontramos a Uruguay, Guyana y Surinam los cuales cierran el grupo a nivel regional con indicadores muy bajos.

El análisis de cada uno de los elementos, arroja conclusiones muy interesantes y diferentes. En cuanto al elemento población, sociedad y gobierno, Perú se destaca como el más visible claramente apalancado por la tradición de la población en el aprovechamiento de los productos naturales favorecido por las condiciones oceanográficas y costeras haciendo muy ricos sus espacios marítimos los cuales acostumbran a explotar.

El elemento geográfico presenta resultados muy interesantes dado que el tamaño de la ZEE es un factor relevante Brasil se presenta como la primera en este indicador, sin embargo el segundo en este elemento es Surinam el cual a pesar de tener la ZEE más pequeña adquiere esta posición por la baja intervención que tienen sus ecosistemas costeros el cual se refleja en los altos valores relacionados a almacenamiento de carbono, protección costera y biodiversidad, apareciendo también Guyana en los cuatro primeros, lo cual permite concluir que la protección del medio ambiente afecta de manera importante en este elemento, y se muestra como una tendencia global.

El elemento economía marítima posiciona nuevamente al Brasil como referente seguido por Chile caracterizado en el tema de provisión de alimentos desde el mar distinguido por una importante industria pesquera, este es seguido por Venezuela con importantes medios de

economía costera dado que sus principales centros de producción están ubicados en la costa y cuentan además con la segunda marina mercante mas relevante de la región suramericana después de la de Brasil.

Finalmente el elemento armadas y tecnología tiene una connotación especial al ser multiplicante de los otros elementos al igual que los recursos, permitiéndonos evidenciar algunas características propias de las marinas estudiadas como, clasificación, modernización, capacidad real, tamaño, y relación con el espacio marítimo de cada Estado. El orden del resultado general es similar al del elemento en mención, solo con el ascenso en un nivel de Colombia pasando por encima de Argentina, indicando que el factor del armadas y tecnología (poder naval) es muy significativo en el peso de esta ecuación siendo prudente analizar cada subelemento por sus aportes y significados. Colombia por ejemplo cuenta con la mayor cantidad de buques, el cual desde luego se ve potencializado por un fuerte componente de unidades fluviales pero en contraste, tiene el promedio de tonelaje mas pequeño, seguido por Argentina y Venezuela, siendo los mayores promedios en este aspecto de Brasil y Chile.

Vale la pena destacar que las ecuaciones creadas permiten hacerse una idea del tipo de medios con que cada país cuenta en su marina. De los 10 países observados se podría afirmar que Brasil, Chile, y Perú cuentan con marinas convencionales dado el desplazamiento promedio de sus unidades el cual supera las 1000 toneladas conocidas como marinas convencionales, mientras que para Colombia; Venezuela y Ecuador el desplazamiento promedio de sus unidades no supera las 500 toneladas y entran en el grupo de armadas como guardias costeras Till (2004) las cuales proyectan su operación únicamente dentro de las 200 MN de las ZEE, siendo este su espacio de influencia únicamente.

Se presento también la relación de desplazamiento contra espacio marítimo de cada país, el cual permite evidenciar la cantidad de medios disponibles para salvaguardar su ZEE, en este indicador Perú se destaca como el mas favorecido por su significativa flota la cual responde por algo mas de 900.000km<sup>2</sup> (sin considerar responsabilidad fluvial), seguido por Venezuela, mientras que Brasil y Chile ocupan lugares intermedios debido a la magnitud de las zonas económicas exclusivas que superan los 3.000.000 km<sup>2</sup> pero que logran contrarrestar con los indicadores mas altos de capacidad tecnológica multiplicante, actualización construcción y desarrollo y bases gravitantes. Por ultimo el elemento recurso es el único en el cual Colombia tiene el primer puesto destacándose de los demás por superar los 3 puntos de porcentaje del PIB destinado a defensa y seguido por Ecuador y Chile.

En conclusión del los resultados generados, se puede afirmar que Brasil desde luego reúne los requisitos necesarios para erigirse como potencia marítima, pero su alcance no es regional sino que se extiende mucho mas allá de este espacio geográfico, tal como se ha mostrado en el África sub sahariana particularmente en Mozambique y Angola como principales ejes comerciales, tal como lo ha manifestado el Fondo Monetario Internacional (FMI) destacando la presencia del gigante suramericano en esta región participando particularmente en el sector de hidrocarburos y minerales, no obstante esto no quiere decir que su liderazgo en Suramérica no sea importante, si no que mas bien sus capacidades apuntan a que esta preparado para escenarios mas amplios.

Una vez distinguida la condición de Brasil, naturalmente Chile se presenta como la potencia marítima regional suramericana, dada su destacada evaluación en elementos como geografía y economía marítima, armada y tecnología, con una importante participación también del PIB en defensa, mostrándose muy superior a los demás países en comparación indicando la importancia

que en el desarrollo del Estado tiene el mar y su incidencia en todos los ámbitos del poder nacional.

Finalmente este ejercicio además permitió evidenciar la condición de Colombia en el ámbito regional suramericano, conociendo cuales son los referentes en cada uno de los elementos propuestos del poder marítimo, así mismo del análisis de cada uno de los elementos de manera particular para nuestro país se podrá hacer un diagnóstico, para posteriormente ser comparado con las acciones adelantadas y proyectadas para consecutivamente proponer líneas generales de una estrategia marítima.

## 2. Poder Marítimo Nacional.

### 2.1 Diagnostico Marítimo nacional

Para empezar es adecuado reconocer que Colombia no es un referente a nivel suramericano en muchos aspectos con relación al tema marítimo y es más bien un espacio donde hay mucho por hacer, mostrándose varias oportunidades en un momento propicio para evaluar la condición en la cual nos encontramos, así como también aprender de las experiencias de otros países y extraer de sus logros y éxitos los factores aplicables en nuestra nación. Los indicadores propuestos con sus respectivas ecuaciones muestran en términos generales a Colombia en un nivel intermedio a nivel sub región suramericana, espacio seleccionado como patrón de comparación dado que como se ha visto anteriormente la presencia de una potencia mediana como Brasil y una regional como Chile nos darán indicadores reales de la situación actual.

En cuanto al elemento población, sociedad y gobierno, Colombia se muestra muy débil particularmente en todo lo que al desarrollo y fomento de la pesca artesanal concierne, es muy lamentable ver como un país con 2900 km de línea de costa en dos océanos presenta uno de los indicadores mas bajos de Suramérica; la situación de la pesca artesanal en Colombia es producto de condiciones socioeconómicas y culturales donde los pescadores constituyen uno de los sectores mas pobres y marginados del país con muy bajos ingresos por debajo del salario mínimo, viviendo en condiciones precarias, carentes de servicios y asistencia medica, incluso aquellos que habitan en centros urbanos.

Diagnósticos realizados de la pesca en Colombia, (Comision Europea, 2007) indican que el nivel de analfabetismos de las comunidades pesqueras, es preocupante, las comunidades jóvenes no encuentran estimulo en la pesca, el nivel de coordinación entre agencias del Estado relacionadas con esta actividad sigue siendo muy deficientes, la infraestructura es incompleta y

en donde esta presente esta sobredimensionada, existen pocas líneas de crédito y finalmente la cadena de comercialización es muy larga disminuyendo la calidad de producto haciéndolo menos atractivo a lo cual le podemos sumar que el consumo de pescado de los colombianos esta entre los mas bajos del mundo solamente llegando a los 3-4 kg por año per cápita.

La evaluación del elemento Geografía Marítima tampoco es favorable para Colombia, ocupamos el penúltimo lugar en Suramérica, a pesar de contar con un espacio marítimo de explotación de aproximadamente 928.600 km<sup>2</sup>, y de litorales en dos océanos (condición no cuantificada), sin embargo los indicadores de almacenamiento de carbono, protección costera y biodiversidad muestran valores bajos comparados con los demás países de la región y en su origen (OHI), indican tendencias negativas. Estos subelementos tienen presiones locales que generan resultado negativos, como lo es la contaminación marítima, el deterioro y destrucción del hábitat costero, las características de la gobernanza marítima, y presiones de nivel global como el cambio en nivel medio del mar, el cambio climático y la acidificación de los océanos.

El siguiente aspecto trata sobre la economía marítima, en términos generales el resultado es similar al de los otros elementos mencionados anteriormente, y es en donde se evidencian los resultados mas bajos de todos los subelementos analizados, siendo estos provisión de alimentos y turismo y recreación. La provisión de alimento desde el mar se deriva de la pesca en el océano y la maricultura (pesca continental) presentando una tendencia negativa para nuestro país en contraste con la tendencia global requiriendo de acciones por ejemplo como la promoción y mantenimiento de las zonas marinas protegidas (Malpelo y Seaflower), efectividad en el manejo de pesquerías, gobernanza marítima, y regulación y promoción de maricultura y pesca.

El turismo costero y marino es una parte vital de la economía de un país, este mide la fuerza laboral contratada en el sector de turismo y viajes a la costa, utilizado la cantidad de empleo en el sector turístico como un proxy para el número de personas que realmente toman parte en el turismo costero. Colombia en divergencia con la tendencia global presenta una tendencia negativa en el crecimiento del turismo costero, y aunque no sea la única razón es seriamente afectada por la imagen que se tenga de violencia e inestabilidad nacional. La aplicación de políticas públicas como las promovidas por la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), las cuales abarcan estos espacios desde luego deben ser consideradas y analizadas en el estudio y formulación de políticas.

El siguiente aspecto trata de la marina mercante nacional, las cifras indican que a pesar de las muy favorables condiciones como la posición bioceánica de Colombia y su cercanía al canal de Panamá, la existencia de normatividad vigente, las acciones tendientes a mejorar las condiciones de trabajo de los hombres de mar por parte de la autoridad marítima, la importancia que en términos económicos y estratégicos significan contar con una marina mercante propia, todos son argumentos insuficientes para convocar el abanderamiento y la creación de una marina mercante colombiana, el interés hacia esta labor es pobre y los esfuerzos de la Comisión Colombiana del Océano, la Dirección General Marítima y la Armada Nacional no reciben la respuesta esperada, todo se atribuye a la ausencia de conciencia marítima de nuestros gobernantes.

En relación con economía costera a pesar de que es el subelemento con el mejor resultado de los observados, la tendencia para el país es negativa. Esto indica que los trabajos generados en la costa no siguen el ritmo de las tendencias nacionales, al igual que los salarios de los. El subelemento obtiene una puntuación perfecta cuando las economías costeras no presentan mayor pérdida o aumentan más rápido que el Producto Interno Bruto (PIB) en los últimos cinco años. El

horizonte para este tema debería ser favorable para el país, por la coyuntura que en términos de los tratados de libre comercio vive, sin embargo la tendencia es negativa. Los aspectos asociados a esto son de muchos matices y caben en el espectro de la misma economía local hasta las condiciones macroeconómicas y de recesión mundial. Lo fundamental en este espacio es promover actividades como, transporte marítimo, construcción marítima, puertos y apostaderos, energías generadas por oleajes, corrientes o mareas, acuarios, trabajos en pesca.

En ultimo lugar el elemento de Armadas y Tecnología nos posiciona en un nivel medio superior, la condición particular del conflicto interno en Colombia, sumado al flagelo del narcotráfico y otras amenazas ha llevado a que los recursos para el sector de defensa y seguridad nacional sean superiores al de todos los países de la región. Esta misma condición a la vez ha permitido que la Armada se vuelva un referente internacional por las capacidades adquiridas en términos de lucha contra el terrorismo y el narcotráfico con indicadores admirados por la comunidad internacional, así mismo las capacidades ganadas en términos de unidades fluviales son buenas en un país donde en mas de la mitad del territorio únicamente cuenta con los ríos como vías de comunicación.

Las capacidades ganadas en construcción marítima son muy buenas y esto desde luego multiplica nuestro poder naval, COTECMAR es un orgullo nacional y debe ser potencializado. Por otro lado el impacto que tuvo el impuesto al patrimonio acompañado de un planeamiento juicioso del gasto conllevó a la actualización de nuestra unidades capitales y la adquisición de dos submarinos entre otras mejoras que impactan en la medición de actualización construcción y desarrollo, al cual no fue considerado pero a futuros arreglos en las ecuaciones deberíamos adicionarle las capacidades ganadas por efecto de la expedición realizada a la Antártida, y las operaciones combinadas que se adelantan en el cuerno de África.

Sin embargo deseo subrayar que no todo es favorable, tenemos uno de los indicadores mas bajos en la relación de cantidad de tonelaje vs espacio marítimo propio, para nuestras aspiraciones de ser potencia marítima regional esto debe ser cambiado radicalmente, y será fruto de un análisis mas profundo cuando analicemos la proyección del poder naval, mas sin embargo es también una oportunidad de hacer entender que las necesidades son superiores a los medios, y que se debe invertir en este propósito de manera progresiva dada la aspiración nacional.

Iniciativas como la formulada por el (Soltau, 2015) Secretario de la Comisión Colombiana del Océano sobre la utilización de asociaciones publicas privadas (APP) para la adquisición de buques se muestra como una opción favorable y atractiva para el desarrollo del poder naval, idea que puede ser replicada también en la construcción de bases navales que permitan gravitar al poder naval, dado que la relación espacio vs medios navales es pequeña también lo es vs el numero de bases navales. Por ultimo recordad que no solamente es la concepción de marina convencional la que nos debe preocupar, como se menciona en el capitulo anterior tenemos medios ajustados a una marina con guardacostas con responsabilidades tanto en defensa como en seguridad marítima haciéndonos mas versátiles y necesarios.

## **2.2 Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros y los intereses marítimos.**

Todas estas observaciones encontradas a partir del diagnostico realizado nos llevan a verificar con que contamos, que estamos haciendo y hacia donde estamos apuntando. Colombia a pesar de no haberse desarrollado mirando hacia el mar sino mas bien hacia su interior, ha venido demostrando un despertar en su conciencia marítima. Una muestra de eso es como la Comisión Colombiana del Océano en el año 2007, después de liderar un proceso de análisis, formulación y coordinación, presenta la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros, la cual se convierte en la estrategia integral para la administración y desarrollo sostenible de los espacios

oceánicos y costeros de la Nación. Sobresale el hecho de que seamos uno de los 10 países que en el mundo han formulado este tipo de iniciativas junto con, Brasil, Japón, la Federación Rusa, China, Australia, Canadá, Noruega, Portugal y Estados Unidos de América. Esta política introduce los intereses marítimos nacionales, hecho fundamental en la intención de posicionarnos como potencia marítima regional.

Los intereses marítimos consignados en la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros (PNOEC), son una guía para identificar la importancia que el mar tiene para el país: salvaguardar la soberanía y la integridad del espacio marítimo nacional; establecer un ordenamiento marino costero; preservar el ambiente marino costero y aprovechar sus recursos de manera sustentable promoviendo el desarrollo socioeconómico; fomentar el desarrollo de la cultura marítima mediante la educación en temas del mar; desarrollar la investigación científica, tecnológica y de innovación en la región marina y costera del país. son nuestros intereses y están alineados a lo que hemos visto anteriormente como elementos del poder marítimo. (CCO, Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros., 2007).

Desde luego la consecución de los intereses marítimos no es una tarea fácil e implica la acción de todos los elementos del poder nacional. Para ese propósito la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros establece un plan de acción que de la mano del Plan Nacional de Desarrollo proyecta los objetivos específicos, para las áreas temáticas de esta política las cuales deben cumplirse a cabalidad requiriendo de una serie de acciones, actividades e indicadores fundamentados en el objetivo de la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros. La educación marítima, el estudio del fenómeno El Niño, el cambio climático, el transporte marítimo, el desarrollo de puertos e infraestructura portuaria, la exploración de hidrocarburos, la

ciencia tecnología e innovación y la cultura marítima son algunos de los temas sobre los cuales se debe trabajar.

Es prudente afirmar que el cumplimiento de las líneas de acción hacen parte de una política nacional y como tal requieren de una acción decidida del Estado en todos sus niveles dando la importancia y continuidad indispensable en su ejecución, de esta forma impactaran las áreas temáticas reconocidas en el plan; desarrollo institucional sobre las entidades que se encargan de ejercer el control y la institucionalidad del mar; desarrollo territorial llevando progreso y fortaleciendo la competitividad de las regiones costeras; desarrollo económico gestionando recursos para modernizar y optimizar la infraestructura pública, la pesca y la acuicultura, los minerales hidrocarburos y fuentes de energía, fomentando la libre competencia y la inversión privada; desarrollo sociocultural, promoviendo la valoración protección y divulgación del patrimonio cultural; desarrollo del ambiente oceánico y costero a través de la conservación de los recursos y ecosistemas estratégicos, la biodiversidad marina, y la calidad ambiental (CCO, Plan de Acción Política Nacional del Oceano y los Espacios Costeros, 2012).

La Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros requirió de una herramienta para su implementación y seguimiento, de acuerdo con las competencias de las entidades e instituciones que intervienen en el desarrollo marítimo, por esta razón se elaboro el Plan de Acción de la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros (PNOEC) 2011-2014. Dentro de este se generaron objetivos específicos para cada área temática, con el fin de seguir integrando el océano a la dinámica nacional, así como también acciones, actividades e indicadores a evaluar, “buscando de esta forma lograr articular las políticas sectoriales dirigidas al uso, aprovechamiento y protección de los espacios marítimos y costeros de la nación” (CCO, Plan de Acción Política Nacional del Oceano y los Espacios Costeros, 2012).

El portal de la Comisión Colombiana del Océano (CCO) permite acceder al informe de abril de 2015 del SINOC ( Sistema de Información Oceánica y Costera) el cual tiene como objetivo suministrar información adecuada, confiable y oportuna para la planificación, seguimiento y evaluación de la implementación de la Política Nacional del Océano y Espacios Costeros, donde esta el seguimiento y cumplimiento a 47 indicadores. A partir de este seguimiento hace una descripción en el portal sobre lo que falta por cumplir y los nuevos retos, afirmando que

falta una Marina Mercante de Reserva Estratégica para facilitar el comercio marítimo regional; Aumentar la capacidad disuasiva de poder naval para brindar la Seguridad y Defensa ante la coyuntura regional; Ampliar la capacidad científica de investigación; Fortalecimiento y consolidación de las ciencias y tecnologías del mar; Mayor incidencia en el diseño de planes, programas y proyectos para así articular instituciones del orden nacional con entes regionales y locales en la solución de problemas marítimos (CCO, Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros, 2015).

En cuanto a los nuevos retos que considera promover están (CCO, Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros, 2015) la Incidencia Internacional logrando prestigio y posicionamiento ante Organizaciones y países; Gestión Estratégica de los interés marítimos, alineando la diplomacia, la seguridad y la economía en la consecución de estos; Plataforma exportadora mundial, aprovechando el aumento del comercio marítimo y la fuerte integración regional, así como los TLC y acuerdos económicos; Generar conciencia marítima como estrategia de apropiación del territorio marítimo.

Dado que la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros y el Plan de Acción han permitido alcanzar importantes resultados, como la construcción de sinergias institucionales en pro del desarrollo marítimo nacional, el fortalecimiento de las capacidades y reconocimiento internacional de la industria naval nacional, declaración del valor intrínseco de los ecosistemas

marino-costeros, asociado a la valoración económica entre otros, la CCO esta preparando nueva versión de la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC) para el periodo 2016- 2028. Esta propuesta estará amarrada al Presupuesto General de la Nación elevándose a la categoría de documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) y servirá como insumo para la formulación de documentos como el Plan Nacional de Desarrollo.

Es propicio señalar que transformar a Colombia en una Potencia Marítima Regional conlleva un conjunto de labores sobre las cuales en buena parte existe una hoja de ruta como se ha demostrado. Esta transformación se logra con la adecuada integración de las tareas, al mas alto nivel de decisión y le corresponde cumplir esa labor al gobierno nacional desde donde debe emanar la conciencia marítima que nos convertirá en Potencia Marítima Regional. Nunca jamás se podrán presentar escenarios donde nuestro territorio se vea cercenado para beneficio e intereses de otras naciones, nuestro poder nacional será proyectado en el escenario regional, la promoción de nuestros intereses marítimos será una prioridad nacional, y la soberanía y los intereses vitales de la nación en el océano serán salvaguardados por una Marina de Guerra, fuerte, disuasiva e influyente.

### **2.3 Institucionalidad del mar**

Colombia se encuentra en una posición excepcional para cambiar la tradición de violencia, y de imagen a nivel internacional, transitando en lo que podría ser una revolución única en nuestra historia reciente. Este proceso nos llevara a asumir una posición destacada en el escenario internacional, pero particularmente regional donde estamos llamados a ocupar una posición de liderazgo, las herramientas fundamentales para que eso suceda se plasman en las bases del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “como producto de la convicción del gobierno de llevar a cabo las reformas necesarias para consolidar la paz y abrir la puerta de la modernidad para el

país” (DNP, 2014). El espíritu de que el verdadero desarrollo se traduzca en bienestar, es adecuado para analizar como concurriendo a las estrategias transversales propuestas en el Plan Nacional de Desarrollo se impacta la Institucionalidad del mar en Colombia, y la oportunidad que este brinda como fuente de desarrollo convirtiéndose en instrumento elemental para el posicionamiento de Colombia como Potencia Marítima Regional.

La Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros, establece que el Estado en su actuar oceanopolítico incrementará su crecimiento socioeconómico y la calidad de vida de sus habitantes, a través del aprovechamiento sostenible y dentro de ese actuar lograra que la gestión política valore la influencia del mar en el ciclo vital del Estado (CCO, Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros, 2013). Luego entonces dentro de esa política se establece que la institucionalidad marítima nacional por su transversalidad, la conforman diferentes organismos de la estructura del Estado colombiano los cuales se integran en la Comisión Colombiana del Océano (CCO) creada mediante el Decreto 347 de 2000 y que tiene como fin el de fortalecer la institucionalidad en el país para desarrollar la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros. Aunado a la CCO se hace pertinente la creación del Sistema Nacional de Manejo Integrado del Océano y los Espacios Costeros, cuyo objetivo es articular distintos órganos del Estado que a la vez tendrá referentes de regiones integrales de planificación y ordenamiento territorial establecidas en la Política Nacional Ambiental para el desarrollo Sostenible de los Espacios Oceánicos y las Zonas Costeras e Insulares de Colombia (PNAOCI), sobre las que mas adelante traspondremos con las propuestas dimensionadas por regiones para el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018.

Para alcanzar los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo se concibieron 5 estrategias transversales, competitividad e infraestructura estratégicas, movilidad social, transformación del

campo, seguridad justicia y democracia para la construcción de la paz y buen gobierno, de alguna manera estas se integran con las 5 áreas temáticas de consolidación propuestas por la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros para el desarrollo marítimo, a saber desarrollo institucional, económico, territorial, del ambiente oceánico y costero y desarrollo sociocultural. La confluencia en el desarrollo de estas áreas temáticas se presentan como el factor potenciador del poder marítimo de una Nación, conocido por los tratadistas como la Conciencia Marítima.

El desarrollo institucional se concentraría según la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros en dos actividades fundamentales del Estado sobre el mar, la primera asociada al control del mar, la soberanía nacional y la proyección del poder naval, tareas asignadas a la Armada Nacional y las cuales consigna en su misión

Contribuir a la defensa de la Nación a través del empleo efectivo de un poder naval flexible en los espacios marítimo, fluvial y terrestre bajo su responsabilidad, con el propósito de cumplir la función constitucional y participar en el desarrollo del poder marítimo y a la protección de los intereses de los colombianos (ARC, Armada Nacional de Colombia, 2015)

La segunda tarea complementaria es la dirección administrativa, el manejo técnico y operacional de las actividades marítimas las cuales recaen en la misión de la Dirección General Marítima (DIMAR) como Autoridad Marítima Nacional. Sobre las dos actividades fundamentales mencionadas anteriormente, se encuentra como el Plan Nacional de Desarrollo dentro de la estrategia de seguridad, justicia y democracia para la construcción de paz, particularmente en el objetivo de proveer seguridad y defensa en el territorio nacional incluye líneas de acción que apalancaran este desarrollo como lo son el mantenimiento, renovación y

repotenciación del material estratégico, la modernización y fortalecimiento de nuevas capacidades operativas, el fortalecimiento de las capacidades de guardacostas y la seguridad integral marítima y la implementación del sistema fluvial integral a través de un sistema de transporte naviero nacional que contribuya al desarrollo económico de las regiones mas apartadas, todas estas asociadas a la misión constitucional de la Armada Nacional como poder naval de la nación. Así mismo la tarea de la Dirección General Marítima, se vera potencializada en acciones contenidas también como lo son la promulgación de la Ley marco del territorio marino, fluvial y costero, el fortalecimiento de la presencia y liderazgo en escenarios de coordinación internacional marítimos como el Tratado Antártico, la creación del Sistema nacional de seguridad integral marítima, fluvial y portuaria, la formulación e implementación de la estrategia marítima del Estado Colombiano, el establecimiento del Servicio marítimo de búsqueda y salvamento y la regulación del ejercicio de las funciones como “Estado Bandera, Estado Ribereño y Estado Rector de Puerto” apuntando a la supervisión de las desarrollo de las actividades marítimas.

El área del desarrollo económico concibe dentro de la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros, la gestión de los recursos para modernizar la infraestructura pública, el sistema de puertos, transporte marítimo, industria naval, pesca, industria turística y minera buscando consolidar a Colombia en los mercados internacionales mediante acuerdos comerciales y regionales de integración. Desde luego que este renglón tan importante tiene sus bases en el Plan Nacional de Desarrollo, y están concentradas en la estrategia de Competitividad e Infraestructura Estratégica, allí se encuentran iniciativas como la consolidación de corredores de transporte multimodal estratégicos, particularmente donde la navegación fluvial con sus ventajas operativas y ambientales se presenta como una opción importante y en algunas regiones como la

única, infraestructura logística, desarrollo y comercio exterior, potencializando los principales nodos logísticos portuarios que a pesar de haber demostrado progresos en eficiencia aun muestran retos en gestión interinstitucional e infraestructura, el aprovechamiento hidrocarburífero responsable que contribuya al desarrollo sostenible toca desde luego al sector marítimo en la búsqueda de nuevas reservas que permitan ampliar el horizonte de autosuficiencia energética por lo cual se promoverá la exploración y producción costa fuera. Por ultimo en este aspecto es necesario tratar el tema del turismo, el cual entra a jugar dentro del objetivo de incrementar la productividad de las empresas colombianas a partir de la sofisticación y diversificación del aparato productivo. Es así como la promoción del desarrollo regional encuentra en el turismo una línea de acción sobre la cual se debe aprovechar la diversidad y multiculturalidad del país promoviendo destinos en los litorales como la Sierra Nevada de Santa Marta, el Urabá, Bolívar, San Andres y Providencia, Atlántico, y atacando la problemática actual de playas implementando una política que equilibre la tensión existente entre competencias del orden nacional y particular.

En cuanto al desarrollo territorial concebido en la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros, es importante anotar que las bases del Plan Nacional de Desarrollo se muestran también como una herramienta que auxiliara en este propósito, dado que transita sobre un enfoque hacia una estructura territorial, presentando estrategias diferenciales por regiones y que en el particular de atender el tema de análisis relacionado con el mar se focalizara en este documento en dos regiones particulares con acceso al mar, la región Caribe Próspera y sin pobreza extrema y Pacífico con Equidad, integración y aprovechamiento sostenible de mercados. El manejo de los espacios oceánicos y los espacios costeros de la Nación son renglones determinantes del desarrollo territorial. Colombia al ser un país favorecido con costas en dos

océanos, obliga que se dirijan esfuerzos especializados en su potenciación, sin embargo las diferencias en sus configuraciones geográficas y oceanográficas, así como la composición de sus culturas, razas y costumbres precisa de acciones especializadas para cada región. Dentro de las bases del Plan Nacional de Desarrollo para la región Caribe en asocio con el desarrollo marítimo considera promover el ordenamiento de los usos del territorio e incorporar la protección, conservación de los ecosistemas marinos, dentro de este objetivo se pretende mitigar el riesgo ante sequias e inundaciones para adaptación al cambio climático, recuperación de especies pesqueras en la cuenca del rio Magdalena, protección de ecosistemas de la región, y ordenar el territorio marino, costero e insular que lleven a la utilización responsable de los servicios eco sistémicos que se proveen, para la región Caribe se plantea un objetivo particular con líneas de acción específicas para el Departamento de San Andres, Providencia y Santa Catalina, con el fin de reducir las brechas socioeconómicas con los demás departamentos y avanzar hacia una reserva, prospera, segura y sostenible.

La región Pacífica mereciera un estudio muy complejo y particular, para poder entender como una región con todas las potencialidades como las que cuenta, sea una de las regiones mas desiguales y pobres del país, el Plan Nacional de Desarrollo propone tres objetivos sobre los cuales apunta a lograr disminuir las inmensas brechas sociales con el resto del país y dentro de la misma región Pacífica con la subregión de la cordillera pacífica, sobre estos en particular y en manteniéndose en el espectro del desarrollo asociado al mar, con el fin de disminuir los índices de pobreza se considera mejorar la competitividad de la producción por medio dentro de los cuales propone la pesca a través de una plataforma de gestión logística, y mejorar la integración del territorio mediante el incremento de la conectividad multimodal a lo largo del litoral

potenciando la región como plataforma estratégica para el intercambio comercial y la accesibilidad con Asia y el resto del Pacífico.

En días pasados el Señor Almirante Comandante de la Armada de Colombia Hernando Wills Vélez, a través de su cuenta en Twitter, envió un mensaje definiendo Conciencia Marítima, “Conciencia Marítima: Comprensión cabal de la importancia del mar en el progreso de la Nación” (@hwillsv, 2015). El alcance que esa frase determina en el contexto de este escrito no podría ser mejor, significa emplear el mar para llevar progreso a toda la Nación, con las comparaciones que se presentaron se pretende demostrar como existe un despertar marítimo que lo único que pretende es la utilización del mar como una herramienta de desarrollo y sobre el cual el Plan Nacional de Desarrollo plantea una bases muy ambiciosas que están en acuerdo con la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros, por ende depende de la acción y gestión de los entes estatales sobre las propuestas existentes para que esta ambiciosa tarea logre su propósito y que nos permita convertirnos así en una Potencia Marítima Regional.

### 3. Seguridad y Defensa marítima.

#### 3.1 Amenazas a la Seguridad y Defensa Nacionales

Indiscutiblemente cualquier nación que pretenda proyectar su poder nacional debe entender que antes que nada debe garantizar un entorno seguro y ordenado en su propio espacio soberano, dado que en esta investigación el tema central es la proyección de Colombia como Potencia Marítima Regional, la garantía de contar con espacios marítimos seguros es un referente y una necesidad que debe ir a la par de las metas propuestas. Es así entonces propicio con base en los atributos del mar estudiar que amenazas estamos enfrentando, cual a sido su impacto, y que escenario se percibe en cuanto a la defensa y seguridad marítima.

Till (2007) dice que la contribución del mar en la historia se ha dado por sus atributos: como fuente de recursos; como medio de transporte y comercio; como medio para intercambiar información; como fuente de poder y dominio; como medio ambiente. Los atributos son interdependientes y sufren de riesgos y amenazas por esta razón los Estados están obligados a través del uso de sus fuerzas de defensa y seguridad a garantizar su protección.

De tal forma la Constitución Política de Colombia en su Artículo 217 establece que las “Fuerzas Militares tendrán como finalidad primordial la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional” (República de Colombia, 1991). Por ende la Armada Nacional de Colombia (ARC) “tiene como función constitucional contribuir a la defensa de la Nación mediante la aplicación del Poder Naval” siendo el escenario marítimo y fluvial su espacio de acción, “apuntando a la protección de la población y sus recursos y consolidación del control territorial; neutralización de las finanzas del Narcoterrorismo; disuasión estratégica; seguridad marítima y fluvial (ARC, Armada Nacional de Colombia, 2015).

Al fin de alcanzar el buen orden del mar se requieren tres características de parte de los Estados: “conciencia marítima, política marítima y gobernabilidad marítima” (Till, 2007). “La conciencia marítima debe provenir y ser irradiada por los líderes” (Soltau, 2015) quienes son los responsables de conocer y usar el mar para el beneficio de todos, haciéndose este un elemento desarrollador y multiplicador (ciclo virtuoso) en la población al entender y percibir el beneficio del mar; la política marítima (PNOEC) ha sido definida y ocupó parte de nuestro estudio presentándose en este momento su evaluación y rediseño; la gobernabilidad marítima se estudio en términos de la institucionalidad del mar, la integración de este en los planes y diseños a futuro de la nación y la concepción de integración de varios entes estatales para su manejo dada su complejidad.

A pesar de contar con la institucionalidad, y de reunir de alguna forma buena parte de las características, para que el buen orden del mar opere en nuestros espacios marítimos, se debe actuar sobre las amenazas de seguridad y defensa marítima, las cuales para Colombia son amplias a razón de factores como el conflicto interno, las aspiraciones de otros Estados, su posición geográfica y sus riquezas naturales entre otras, y que (ARC, Planeamiento de Fuerza 2030, 2012) se han clasificado en: “las de procedencia interna, las probables de procedencia externa y las que directamente se presentan en el escenario marítimo y fluvial”.

Las amenazas de procedencia interna son: el terrorismo; el negocio de las drogas ilícitas; las finanzas ilícitas de las organizaciones narcoterroristas; el tráfico de armas, municiones y explosivos; el secuestro y la extorsión; las bandas criminales; actividades que atenten contra el medio ambiente. Sobre este particular se puede abstraer que las amenazas de procedencia interna afectan el atributo del mar como medio de transporte trasladando su acción de forma indirecta a nivel externo y propiamente tocando el comercio marítimo como amenazas al tráfico marítimo,

cargas peligrosas y cargas terroristas. Así que el control de la amenaza interna replica de la misma forma a nivel externo.

En segunda instancia las que directamente se presentan en el ámbito marítimo y fluvial han sido tratadas anteriormente y se muestran también persistentes a pesar de la solución de conflicto interno para las cuales sumarian; la atención de catástrofes naturales; el tráfico ilícito de especies protegidas; las amenazas contra el cumplimiento de los Tratados, leyes y Acuerdos internacionales. Estas abordan nuevamente el atributo del mar como medio de transporte, sumándose también el del mar como medio ambiente en donde se concibe la protección de los ecosistemas.

Por fuera de las amenazas ya consideradas agregaría necesario concebir las amenazas que afectan al mar como recurso para lo cual se deben considerar las amenazas a la exploración y explotación de hidrocarburos, en operaciones costa fuera, las amenazas a nuestros recursos en como la pesca, la explotación de especies en la Zona Económica Exclusiva y ambientes protegidos y la explotación de nuestra plataforma continental para cualquier actividad extractiva. Enseguida el mar como medio de información el cual implica el cuidado de especies naufragas y de la identidad nacional de la información relacionada con la investigación oceanográfica e hidrográfica.

Finalmente el mar como un área de dominio es la mas estratégica de las atribuciones estudiadas, y sus amenazas atentan contra la soberanía nacional, estos “Países con objetivos estratégicos positivos relacionados con Colombia” (ARC, Planeamiento de Fuerza 2030, 2012) deben ser permanente preocupación nacional, entendiendo que no es solo la acción del poder militar la que ha actuado, si no que es un escenario mas complejo en donde la intervención de intereses económicos, políticos y sociales de otros pretenden prevalecer sobre los nuestros

afectando nuestra soberanía. Se ha dicho (Till, 2007) que la soberanía marítima es instrumental y expresiva, queriendo decir con esto que es un instrumento para aprovechar los beneficios del mar y una representación del poder de una nación, necesitando que se afirmen, ejerzan y defiendan estos preceptos para la aceptación de esta soberanía por otros.

La disputa de la limitación de áreas marítimas es una muestra de lo que esa amenaza ha sido para nuestro país, y se reflejó en el fallo desequilibrado de la Corte Internacional de Justicia sobre el diferendo entre Colombia y Nicaragua en el archipiélago de San Andres y Providencia en el año 2012, el cual continua siendo una amenaza por las aspiraciones de este Estado centroamericano en el Caribe colombiano. Esto demuestra que no ha sido suficiente la concepción expresiva de soberanía por parte de Colombia lo cual ha permitido que este tipo de aspiraciones prevalezcan. En este mismo escenario del Caribe, se requiere de atención especial por los evidentes objetivos sobre nuestro espacio marítimo que tiene la Republica Bolivariana de Venezuela, siendo un espacio en litigio que amerita la mayor atención y dedicación a fin de evitar un desastre como el de Nicaragua.

En el concepto de la Armada Nacional de Colombia como una armada con guardacostas caben buena parte de las acciones de Defensa y Seguridad Nacional Marítima, quedando el espectro del control que la Dirección General Marítima (DIMAR) hace como autoridad marítima nacional con la cual se trabaja de manera coordinada. En ese sentido la Armada Nacional “ha diseñado una estrategia que se da en cinco grandes vértices conformando un sistema denominado pentágono estratégico naval (figura 1), el cual se constituye en la guía sobre la cual permanentemente actualiza su derrotero” (ARC, Planeamiento de Fuerza 2030, 2012). De esta estrategia resultan los vértices de defensa; de seguridad marítima y fluvial; internacional; de desarrollo marítimo y de protección del medio ambiente. Del cumplimiento de esta estrategia

trascienden todo el escenario estudiado, lo cual implica que las capacidades a determinar deberán corresponder a las necesidades operacionales y estratégicas del pentágono.

En definitiva se requiere de la capacidad para ejercer y afirmar esa soberanía, el escenario para Colombia como lo demostré en el capítulo anterior es preocupante, en el sentido de entender que los medios no son suficientes para los espacios y que se requiere de la planeación y la ejecución de proyectos con miras a fortalecer las capacidades, y como se ha mencionado estas no solo existen a razón de las amenazas internas, si no que por el contrario prevalecen en cualquier escenario de posconflicto en razón a las cualidades del mar y su buen orden.

### **3.2 La proyección del poder Naval**

Como se ha mencionado salvaguardar la soberanía y la integridad del territorio nacional, es una tarea constitucional de las Fuerzas Militares, pero concretamente en este espacio y en analogía con la definición de potencia marítima regional, me concentrare en las tareas que la Armada Nacional de Colombia como Poder Naval de nuestra nación se ha proyectado, en el propósito de aportar como herramienta esencial para el Desarrollo y Seguridad de la Nación (ARC, Políticas Institucionales "Proyectando el Futuro", 2014).

Es así como la Armada Nacional apunta sus esfuerzos hacia cinco áreas prioritarias la cuales cooperaran en la tarea de robustecer el poder naval nacional propendiendo por transformarse en una marina de guerra fuerte, influyente y disuasiva. La gestión del talento humano, el desarrollo de la Fuerza y la visión estratégica, la logística su organización y el medio ambiente, la inteligencia, las operaciones y la acción integral serán los pilares del crecimiento y desarrollo del poder naval.

La dimensión y proyección del Poder Naval colombiano es una cuestión sobre la cual se estudia permanentemente en la Armada Nacional, debiéndose abordar de manera generalizada

para todo el escenario marítimo nacional incluyendo el espacio costero y los ríos navegables de la nación. Para proyectar el poder naval, lo primero que debemos saber es a donde vamos, lo que se pretende conseguir y la misión, esta respuesta la podemos encontrar al circunscribirnos a la Política Nacional de Océano y los Espacios Costeros donde se consignan los Intereses Marítimos Nacionales bienes y atributos del mar que se consideran útiles y aprovechables los cuales hemos visto y estudiado previamente.

El poder naval colombiano entonces deberá ser proyectado a una fuerza oceánica, garante de los intereses marítimos de la nación y con capacidad de cumplir operaciones de seguridad marítima en la Zona Económica Exclusiva y de Guerra Naval en un teatro de operaciones establecido, aportando al desarrollo científico, social y económico de la nación (ARC, Planeamiento de Fuerza 2030, 2012). En concordancia con esta proyección de fuerza las políticas institucionales de la Armada Nacional “Proyectando el Futuro” plantean la visión en el mediano plazo de contar con una “Armada Mediana de Proyección Regional”, que sea considerada como herramienta esencial para el desarrollo y seguridad de la Nación, instrumento fundamental de las relaciones internacionales del Estado y garante de la soberanía e integridad territorial, marítima y fluvial colombiana. (Wills Velez, 2014).

Así entonces la proyección del poder naval contenida en el plan de Fuerza plantea un modelo de Armada distribuido para cumplir dos misiones esenciales cuales son las de defensa nacional y las de seguridad marítima, con una estructura organizacional en tres componentes básicos, el Naval, el de Guardacostas y el de Infantería de Marina con un subcomponente fluvial y otro terrestre dividido en misiones de defensa de costas, defensa contra la invasión y en defensa de instalaciones, en donde la aviación naval, la logística e inteligencia son transversales a todos los componentes mayores y sirven a cada uno de forma especializada.

Esta proyección se enmarca estratégicamente dentro de la Política de Seguridad Nacional, garantizando la defensa y soberanía nacional neutralizando las amenazas a la seguridad interna, luchando contra las nuevas amenazas como el narcotráfico y su poder desestabilizador, y creando y manteniendo una capacidad disuasiva, que le permita constituirse en herramienta indispensable para apoyar su política exterior y asegurar el respeto a su soberanía nacional y a su integridad territorial.

La proyección del poder naval se debe desarrollar en cuatro escenarios geográficos nacionales, dos oceánicos y dos fluviales, siendo los oceánicos el Caribe incluyendo la cuenca del Magdalena, Cauca y Atrato, el Pacífico incluyendo los ríos Patía, San Juan, Mataje, Baudo y Mira y los fluviales en las cuencas del Amazonas y del Orinoco, en estos escenarios la política de desarrollo del poder naval concibe la contribución a la derrota definitiva de los grupos al margen de la Ley, liderazgo y cooperación regional con énfasis en seguridad marítima, proyección de Colombia hacia el Pacífico y la Antártida, protección de infraestructura y actividades críticas (puertos y costa fuera), alcanzar la coordinación de la NAVAREA (Navigation área) y METAREA (Meteorological área), y cobertura y control de tráfico fluvial de los ríos principales fronterizos (Armada Nacional de Colombia, 2014).

Para que estos propósitos se puedan cumplir la Armada Nacional ha diseñado fases las cuales consisten en la complementación de medios. El Plan Orión fase 2 y el inicio del Plan Puente hasta eliminar la amenaza narcoterrorista y la consecución de la paz; el Plan Puente para la consolidación de la paz nacional; y el nuevo desarrollo estratégico de la Armada mediante el Plan Faro. De tal forma se conciben en ese propósito dos escenarios para desarrollo del Poder Naval, el primer escenario proyectado entre el año 2014 y el 2019 donde se abra de neutralizar la amenaza narcoterrorista y las bandas criminales e iniciado un proceso definitivo de paz

nacional dentro del cual se forja el crecimiento del tamaño presente de la Armada Nacional para lograr la complementación de capacidades y recuperación de medios estratégicos.

Después un segundo escenario de consolidación de la paz y la prosperidad y fortalecimiento del poder naval entre 2019 y 2030 el cual demanda la renovación, modernización y complementación de capacidades, desarrollo de un programa de reemplazo con tecnologías propias, fortalecimiento en los dos espacios oceánicos y establecimiento de las bases para una visión estratégica al 2050 para la Armada Nacional.

La proyección del poder naval es una actividad que se ejecuta en el tiempo de manera acorde con las necesidades que la nación va presentando, esta acción afecta significativamente la proyección de Colombia como potencia marítima regional y contribuye a la consecución de los objetivos nacionales. El poder naval se caracteriza por ser maleable haciéndose duro e inteligente dependiendo de las necesidades, pero para que esa disuasión sea real se requiere de su actualización, y modernización, siendo un ejercicio metódico y paralelo a la condición de seguridad interior y defensa nacional.

Sobre las estrategias de la Armada Nacional quisiera hacer hincapié en tres aspectos particulares que considero importantes para el desarrollo y fortalecimiento del poder naval. El primero es la de adquirir la capacidad de construcción de los medios necesarios, gran reto que seguramente se encomendara a la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Marítima y Fluvial (COTECMAR) con el propósito de que continúe posicionándose a nivel internacional como una empresa líder en construcción naval, haciéndonos además autosuficientes en el desarrollo tecnológico factor multiplicante del poder naval. El segundo es el de fortalecer el rol internacional a través de la participación en Fuerzas Multinacionales de Paz y Fuerzas de Tarea contra delitos transnacionales. El tercero es el de contribuir por medio de la

transferencia de conocimientos en el entrenamiento y capacidades en la defensa y seguridad marítima de otros Estados con el fin de contribuir en un entorno marítimo más seguro, abriendo escenarios para la proyección del poder nacional desde el mar en un espacio regional.

Como se ha mencionado anteriormente la acción de la Armada Nacional estará coordinada con la Dirección General Marítima (DIMAR), y en tal razón esta también se proyecta al 2030, como una “Autoridad Marítima más eficiente, enfocada al servicio, con capacidad y excelencia operacional, posicionada a nivel internacional, con rigor científico y técnico” (DIMAR, 2015). Esta perspectiva hará de los mares y ríos de Colombia sitios más seguros y aptos para el desarrollo de las actividades marítimas de forma sostenible y competitiva.

La estrategia de DIMAR plantea hitos estratégicos, al 2017 con una DIMAR consolidada internamente y orientada al servicio, al mediano plazo 2020 como una autoridad reconocida por su rigor técnico siendo eje articulador para el desarrollo integral marítimo y fluvial, y a largo plazo 2030 como una autoridad marítima líder en la Región. La materialización se dará en un portafolio de proyectos con cinco líneas de acción: “fortalecimiento Institucional; tecnologías de la información y las comunicaciones para el ejercicio de la autoridad marítima; seguridad integral marítima; adquisición y mejoramiento de la infraestructura física especial para la seguridad integral marítima y fluvial; y desarrollo de la investigación marítima y fluvial” (DIMAR, 2015).

#### 4. Estrategia Marítima Nacional.

A lo largo de este estudio se han analizado conceptos referentes al Poder Marítimo, y su influencia en el desarrollo de la nación, así mismo también hemos visto como el poder marítimo es un conjunto de elementos de variadas dimensiones y orígenes, y que a la vez afectan en todos los aspectos de la vida nacional y los campos del poder. El estudio de la historia cimienta los alcances que para un Estado significa ser una potencia marítima, impactando significativamente en el desarrollo y poderío de una nación, hasta el punto de ver también como se han acabado grandes imperios por su olvido del mar o como otros no han podido sobresalir a pesar de contar con todos los demás requisitos para serlo.

La estrategia marítima nacional colombiana será el compendio de acciones contenidas en un plan a corto, mediano y largo plazo con responsabilidades en todos niveles del Estado y la sociedad colombiana, que se ejecutara con el objetivo de convertir a Colombia en Potencia Marítima Regional, permitiéndole influir en ese contexto a partir de lo que hace en o desde el mar, gracias a la promoción de los intereses marítimos nacionales y del uso de un poder naval moderno y disuasivo.

Los fines de esta ambiciosa tarea se derivan de la comprensión de que el poder marítimo proviene de un escenario multidimensional, en donde la diversidad de factores que se abordan requieren del emprendimiento del mas alto nivel, es así como la estrategia marítima no es un derivado de la estrategia militar en ningún momento, por el contrario se encuentran al mismo nivel con esta indicando que de la cohesión de ellas proviene la estrategia naval la cual se relaciona con la aplicación del poder naval, mientras que la estrategia marítima proviene del establecimiento del poder marítimo.

Ya habiendo definido el fin y el nivel de la estrategia marítima nos concierne ahora abordar los medios estratégicos que permitirán que se logre el objetivo propuesto. De la evaluación de los elementos y subelementos del Poder Marítimo y su comparación a nivel regional se evidencio que la situación de Colombia en este aspecto, requiere de correctivos y acciones de mejora, estas provendrán del análisis de los resultados dados por la aplicación de las ecuaciones que cuantifican cada elemento y su comparación con otros países.

El primer elemento es población, sociedad y gobierno, y esta directamente relacionado con el fomento de la cultura marítima de la nación. El desarrollo de la gobernanza marítima es la forma en que se promueve este elemento fundamental por medio del impulso de: la identidad local de las comunidades costeras promoviendo su geografía, su historia, interrelaciones sociales y su estilo productivo; la promoción de la pesca artesanal como una identidad de las comunidades lograda a través de la protección del medio ambiente costero e impulso de zonas marinas protegidas; y la extracción manual de recursos naturales como conchas marinas, esponjas o peces ornamentales, contribuyendo a esta microeconomía local.

Consideremos ahora la geografía marítima reflejada en el orden del espacio marino y costero, donde se permita aprovechar de manera sostenible los recursos marítimos apoyando el desarrollo socioeconómico. Para lograrlo se requiere protección de los ecosistemas costeros como manglares, zonas de bajamar, arrecifes coralinos, pastos submarinos que aportan en el almacenamiento de carbono, así como también protegen las costas contra embates de la naturaleza disminuyendo los impactos en infraestructura. De manera semejante el mantenimiento de aguas limpias evitando contaminación por basura, patógenos y sustancias químicas protegiendo así la salud humana, los medios de vida, y la recreación, así como la salud y vida del medio marino preservando la biodiversidad.

El siguiente aspecto trata sobre la economía marítima, donde se debe pretender el aprovechamiento del espacio marino costero como fuente de riqueza y desarrollo del país ocasionando el aumento de la participación de este sector en el producto interno bruto de la nación. En ese sentido se deben tocar varios aspectos asociados al desarrollo de la economía marino costera, la provisión de alimentos desde el mar y la maricultura es una fuente de riqueza a la cual deben retornar los recursos de la nación protegiendo su sobre explotación, sobre este particular el manejo integral de pesquerías, la protección del medio ambiente y la creación de zonas marinas protegidas es fundamental para su desarrollo.

Sobre este mismo aspecto se presentan los medios de economía costera de donde se derivan trabajos y economías estables para las comunidades que habitan en los litorales. Los puestos de trabajo y los ingresos producidos por las industrias relacionadas con el mar y con las actividades portuarias, de servicios, de construcción marítima, y desarrollo de infraestructura beneficiarán no solamente a los que están empleados, sino que también tienen valor para la identidad de la comunidad, los ingresos fiscales y otros impactos económicos y sociales relacionados de una economía costera estable. En este espacio también entraran las acciones de la nación que se puedan lograr para promover el turismo costero.

Así mismo se hace necesario el “fomento y mantenimiento de una marina mercante estratégica” (Soltau, 2015) que logre satisfacer los requerimientos económicos, sociales y de seguridad nacional, dado que a pesar de “las tareas realizadas y concebidas anteriormente en la Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros los resultados no han sido los esperados y se requiere de políticas fiscales, educativas, de infraestructura, que hagan competitiva y rentable una marina mercante nacional” (CCO, Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros, 2015).

En relación con el desarrollo del elemento Armada y Tecnología el poder naval colombiano deberá ser proyectado a una fuerza oceánica, garante de los intereses marítimos de la nación y con capacidad de cumplir operaciones de seguridad marítima en la Zona Económica Exclusiva y de Guerra Naval en un teatro de operaciones establecido, aportando al desarrollo científico, social y económico de la nación (ARC, Planeamiento de Fuerza 2030, 2012). Acá entra un factor determinante en la estrategia marítima nacional y es el de contar con una “Armada Mediana de Proyección Regional”, que sea considerada como herramienta esencial para el desarrollo y seguridad de la Nación, instrumento fundamental de las relaciones internacionales del Estado y garante de la soberanía e integridad territorial, marítima y fluvial colombiana. (Wills Velez, 2014).

Así es entonces que la Armada Nacional actúa dentro de su rol nacional apoyando al desarrollo nacional a través de la promoción de la industria naval y garantizando la seguridad de los colombianos, en el rol internacional participando en operaciones multinacionales y en apoyo a la defensa y seguridad de otras naciones a través de la transmisión de conocimientos y experiencias, como ha venido realizando con países del caribe y centro américa, y en el rol militar proyectando una marina disuasiva que permita el control del mar, la defensa litoral y la proyección del poder militar.

La autoridad marítima nacional también se modernizara, dado que el componente de la institucionalidad del mar en Colombia requiere de mejoras en procesos que esta misma ha identificado y sobre los cuales apunta como: “fortalecimiento Institucional; tecnologías de la información y las comunicaciones para el ejercicio de la autoridad marítima; seguridad integral marítima; adquisición y mejoramiento de la infraestructura física especial para la seguridad integral marítima y fluvial; y desarrollo de la investigación marítima y fluvial” (DIMAR, 2015).

De forma paralela al desarrollo de las capacidades marítimas, debe darse el desarrollo en temas fluviales. En nuestro país la institucionalidad fluvial es opaca y recae en muchos actores haciendo que esta no funcione de manera coordinada, es indiscutible que en nuestro país el tema fluvial esta asociado al tema marítimo, y aunque podría derivarse una estrategia únicamente orientada a este propósito, actualmente es apropiado abordar el tema en unísono.

De esta forma se pueden considerar que los elementos tratados prevalecen en el tema fluvial, así pues se requieren políticas de gobernanza fluvial, que promocionen los intereses de las comunidades rivereñas, se requiere de la promoción de las economías de ríos protegiendo el medio ambiente de elementos como la minería ilegal y la deforestación que acaba con los recursos hídricos, se hace necesaria la promoción de la navegación fluvial con el sinnúmero de beneficios que puede traer a un país con amplias cuencas que atraviesan cinco países, y en donde mas de la mitad del país se convierten en las únicas vías de comunicación, se requiere también del fomento de la construcción fluvial y la investigación.

De esa misma forma la presencia de la Armada Nacional y la experiencia ganada en el control del orden publico por medio del uso de los ríos, ha permitido que seamos un referente internacional en cuanto a las capacidades e innovaciones que en este espectro se han logrado y de tal forma logramos exportar nuestro conocimiento y nuestras capacidades proyectando también el poder nacional.

Todo lo expuesto apunta al propósito de convertir a la nación en potencia marítima regional, pero es vital entender que “se puede señalar que el contorno de una potencia regional es la región” (Ardila, 2012, p. 296), sin embargo al ser construcciones sociales, su valor efectivo depende de la aceptación de ese estatus por parte de otros Estados dependiendo de su alcance, de tal forma que el escenario debe ser aquel donde las capacidades actuales y proyectadas de la

nación permitan este reconocimiento por parte de otros Estados y donde adicionalmente exista un interés particular de la nación en proyectar sus capacidades. De tal forma Colombia por su favorable posición geográfica se encuentra en medio de escenarios enmarcados por ambientes marítimos, diferentes y contrastantes como lo son la Cuenca del Pacífico, Suramérica y el Caribe y Mesoamérica.

El Pacífico actualmente es el escenario del principal foro económico mundial y es un espacio único de oportunidades para el desarrollo económico de la nación en donde la principal vía de comunicación es el mar, esto conlleva a que el desarrollo de la infraestructura marítima y el fortalecimiento del comercio multiplique el desarrollo nacional. “El peso económico de APEC es muy significativo: sus 21 miembros representan el 54 por ciento del PIB mundial y 44 por ciento del comercio del mundo” (Secretaría de Economía Estados Unidos Mexicanos, 2015). En este mismo espacio la participación de Colombia en la Alianza del Pacífico es trascendental.

De otro lado en el escenario suramericano predominan potencias marítimas como Brasil y Chile, de las cuales podemos extraer y aprender de sus experiencias y conocimientos. Y donde desde luego la promoción de los intercambios comerciales y los acuerdos de cooperación son fundamentales en la política de buen vecino.

Por último el escenario del Caribe y Mesoamérica es ideal para el cumplimiento del fin de la estrategia marítima propuesta, siendo además la región de principal atención estratégica en este momento por el interés de Nicaragua sobre nuestros espacios marítimos en el Caribe Occidental y la delimitación de los espacios marítimos con Venezuela. En este escenario se reconocen las capacidades de Colombia sirviendo de ejemplo como los logros alcanzados en términos de seguridad y lucha contra las amenazas han permitido que nos convirtamos en un referente para los países de esta región, en términos de seguridad y defensa marítima. Así mismo ya se abren

mercados para productos marítimos sirva de ejemplo la reciente venta a la República de Panamá de una unidad naval tipo Buque de Desembarco Anfibia diseñada y construida por la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Marítima y Fluvial COTECMAR.

En consonancia con lo dicho el Señor Comandante de la Armada Nacional de Colombia Vicealmirante Leonardo Santamaría Gaitán en su conferencia sobre Liderazgo y proyección de la Armada Nacional, realizada en el auditorio de la Universidad Militar Nueva Granada en agosto de 2015 (Santamaria, 2015) afirmó que la ARC trabaja para que el Caribe sea un espacio de proyección regional en donde la Institución sea una herramienta que permita el posicionamiento de Colombia como una Potencia Marítima Regional, al cual además se deben sumar todos los campos del poder nacional.

### 5. Resultados y discusión.

Es necesario reconocer que el país requiere fortalecer la integración del océano y los espacios costeros al desarrollo nacional, conduciendo al fortalecimiento del poder marítimo en Colombia, y buscando alcanzar la meta de convertirse en Potencia Marítima Regional, entendiendo este concepto como la capacidad de influir en el contexto regional a partir de lo que hace en o desde el mar, gracias a la promoción de los intereses marítimos nacionales y del uso de un poder naval moderno y disuasivo.

Se consiguió demostrar la condición de Brasil como potencia mediana y Chile como potencia marítima regional suramericana, a partir de la aplicación de las ecuaciones propuestas lo cual confirman su validez y aplicación en la cuantificación del poder marítimo de una nación requiriendo su aplicación en otros escenarios para corroborarlo o para continuar con su estudio y mejoramiento.

Este ejercicio además permitió probar la condición de Colombia en el ámbito regional suramericano, conociendo cuales son los referentes en cada uno de los elementos propuestos del poder marítimo, acorde con esto se trato como la Comisión Colombiana del Océano esta preparando nueva versión de la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros para el periodo 2016- 2028, propuesta amarrada al Presupuesto General de la Nación y que servirá como insumo para la formulación de documentos como el Plan Nacional de Desarrollo.

El planteamiento de la estrategia marítima para Colombia se diseña sobre cinco aspectos: creación a mediano plazo de una armada mediana de proyección regional, desarrollo de la gobernanza marítima, orden del espacio marino y costero, explotación de recursos marítimos apoyando el desarrollo socioeconómico y desarrollo paralelo del poder fluvial.

Después del fallo de la Corte Internacional de Justicia de La Haya en noviembre de 2012, se vislumbra un particular ambiente donde Colombia debe posicionar su lugar y proyectar su poder naval el cual se potencializa significativamente. Así pues el escenario del Caribe y Mesoamérica es ideal para el cumplimiento del fin de la estrategia marítima propuesta, siendo además la región de principal atención estratégica en este momento por el continuado interés de Nicaragua sobre nuestros espacios marítimos en el Caribe Occidental y la delimitación de los espacios marítimos con Venezuela.

El poder naval como herramienta del poder duro es importante, sin embargo en el espacio del caribe occidental la acción del poder inteligente puede convocar resultados favorables. Es así como la transferencia de conocimientos en términos de lucha contra el narcotráfico, operaciones especiales, interdicción marítima, investigación oceanográfica, señalización marítima, levantamientos hidrográficos, oferta en mantenimiento y construcción naval se presentan como una oportunidad de posicionar a Colombia como potencia regional en el Caribe muy seguramente consiguiendo influenciar favorablemente sobre decisiones de otros que afectaran nuestros intereses marítimos en este espacio.

**6. Lista de Referencias.**

- @hwillsv. (02 de 05 de 2015). *Twitter*. Retrieved 02 de 05 de 2015 from <https://twitter.com/hwillsv/status/594469009954906112>
- ARC. (2012). *Planeamiento de Fuerza 2030*. Bogota.
- ARC. (2014). *Políticas Institucionales "Proyectadno el Futuro"*. Bogota: Armada Nacional de Colombia.
- ARC. (2015). *Armada Nacional de Colombia*. Retrieved 20 de Abril de 2015 from <https://www.armada.mil.co/es/content/mision-armada-nacional>
- Ardila, M. A. (2012). Potencia regional secundaria en definición: Colombia entre Sur y Centroamérica. *Papel Político* , 296.
- Armada Nacional de Colombia. (18 de Octubre de 2014). PROYECCIÓN DEL PODER NAVAL Y FLUVIAL COLOMBIANO A NIVEL ESTRATÉGICO. Bogota, Colombia.
- Banco Mundial. (31 de 12 de 2014). *Gasto militar(% del PIB)/datos /tabla*. Retrieved 20 de 07 de 2015 from Datos Banco Mundial: <http://datos.bancomundial.org/indicador/MS.MIL.XPND.GD.ZS>
- Borda, S., & Tickner, A. (2011). *Relaciones Internacionales y Politica Exterior de Colombia*. Bogota: Universidad de lo Andes.
- CCO. (2012). *Plan de Acción Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros*. Bogota: Secretaria Ejecutiva Comision Colombiana del Oceano.
- CCO. (2013). *Politica Nacional del Oceano y de los Espacios Costeros*. Bogotá: JL impresiones Ltda.

CCO. (2015). *Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros*. Retrieved 28 de julio de

2015 from Comisión : [http://www.cco.gov.co/politica\\_pnoec.html](http://www.cco.gov.co/politica_pnoec.html)

Central Intelligence Agency. (12 de febrero de 2010). *The world factbook*. Retrieved 01 de 07 de

2015 from The World Factbook: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2108rank.html>

Claus, S., De Hauwere, N., Vanhoorne, B., Deckers, P., & Souza Dias, F. (2014). Marine Regions: Towards a global standard for georeferenced marine names and boundaries.

*Marine Geodesy*, 37, 99-125.

Colprensa. (1 de Septiembre de 2014). Colombia volvería a tener flota mercante. *El Pais*.

Comision Europea. (2007). *Pesca artesanal, acuicultura y ambiente. Experiencia y perspectiva de desarrollo*. Bogota: CISP-MOVIMONDO.

DEFENCARGA. (2014 de Agosto de 2014). Puertos Contenedores: Contexto Global y Local.

Bogotá, Cundinamarca, Colombia.

DIMAR. (2015). *Estrategia DIMAR 2030*. Bogotá: DIMAR.

DNP. (2014). *Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018*. Bogota.

Embajada de Colombia en Guatemala. (01 de Marzo de 2015). *Embajada de Colombia en*

*Guatemala*. Retrieved 01 de Marzo de 2015 from Embajada de Colombia en Guatemala:

[http://guatemala.embajada.gov.co/colombia/asuntos\\_politicos](http://guatemala.embajada.gov.co/colombia/asuntos_politicos)

Halpern, B., Longo, c., Scarbarough, C., & Samhour, J. (2012). An index to assess the health and benefits of the global ocean. *Nature*, 615-620.

Macro, D. (2013). *Datosmacro.com*. Retrieved 30 de 07 de 2015 from Expansion:

<http://www.datosmacro.com/Estado/gasto/defensa/colombia>

Mahan, A. T. (1946). *La influencia del Poder Maritimo en la Historia*. Buenos Aires: Partenon.

Maritime Law. (abril de 2011). *The Shipping Law Blog*. Retrieved 20 de julio de 2015 from The

Shipping Law Blog: <http://www.theshippinglawblog.com/2011/04/article-worlds-top-ship-registries-flag.html>

Ministerio de Defensa Nacional. (2010). *Política Integral de Seguridad y Defensa para la prosperidad*. In Ministerio de Defensa Nacional. Bogota.

Murillo, H. (1985). *La intervención Norteamericana en Guatemala, dos interpretaciones*.

*Anuario de Estudios Centroamericanos* .

Nolte, D. (2006). *Potencias regionales en la política internacional: Conceptos y enfoques de análisis* . 28.

Ocean Health Index. (20 de 06 de 2014). *Index by Region*. Retrieved 28 de 07 de 2015 from

Ocean Health Index: <http://www.oceanhealthindex.org/Countries>

ONU. (1982). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*.

Perfil de Colombia . (2015). *Conferencia de las Naciones Unidas para el Desarrollo y el*

*Comercio*. Retrieved 20 de julio de 2015 from UNCTAD:

<http://unctad.org/es/Paginas/Home.aspx>

PROCOLOMBIA. (01 de Marzo de 2015). *PROCOLOMBIA*. Retrieved 01 de Marzo de 2015

from PROCOLOMBIA: [www.procolombia.co](http://www.procolombia.co)

República de Colombia. (1991). *Constitución Política de Colombia*. Bogota.

Santamaria, L. (2015). *Liderazgo y proyección de la Armada Nacional*. Bogota: ARC.

Seara, M. (2003). *Política Exterior de México*. Mexico D.F: Harla.

Secretaría de Economía Estados Unidos Mexicanos. (10 de 07 de 2015). *Secretaría de economía-*

*Foro de cooperación Asia Pacífico (APEC)*. Retrieved 28 de 07 de 2015 from Secretaría de

Economía: <http://www.economia.gob.mx/comunidad-negocios/comercio->

[exterior/organismos-multilaterales/foro-de-cooperacion-economica-asia-Pacífico-apec](http://www.economia.gob.mx/comunidad-negocios/comercio-exterior/organismos-multilaterales/foro-de-cooperacion-economica-asia-Pacifico-apec)

Sepulveda, B. (2 de Febrero de 2013). *Contadora y la Paz en Centroamerica*. Retrieved 1 de Marzo de 2015 from Este Pais: <http://estepais.com/site/2013/contadora-y-la-paz-en-centroamerica/>

SHIPPING INDUSTRY FLAG STATE PERFORMANCE TABLE. (2015). *unctadstat*.

Retrieved 20 de julio de 2015 from unctadstat.unctad.org: <http://unctadstat.unctad.org>

Solís, E. (1998). Poderio Marítimo. *Revista Marina* , 12.

Soltau, J. M. (2015). Política Nacional sobre oceanos y espacios costeros. *Conferencia Comision Colombiana del Oceano* (p. 20). Bogota: Comision Colombina del Oceano.

Till, G. (2007). *Poder Maritimo, una guia para el siglo XXI*. Buenos Aires: Insituto de Publicaciones Navales.

Wills Velez, H. (2014). *Políticas Institucionales "Proyectando el Futuro"*. Armada Nacional Republica de Colombia.

World Navies Equipment in Service. (20 de julio de 2015). *IHS Jane's*. Retrieved 20 de julio de 2015 from IHS Jane's: <https://janes.ihs.com/Grid.aspx>

Tabla 2. Comparación de los resultados de Colombia vs. Globales del Índice de Salud de los Océanos

## 7. Apéndice

Tabla 1. Resultados de Colombia vs Globales del Índice de Salud de los Océanos

Indicador	Puntaje Colombia	Puntaje Global	Tendencia Colombia
Provisión de alimentos	23	58	- 0.03%
Pesca artesanal	60	65	+ 0.01%
Productos naturales	55	60	+ 0.01%
Almacenamiento de carbón	49	74	- 0.96%
Protección costera	61	69	- 0.24%
Medios y economía costera	80	82	- 0.48%
Turismo y recreación	18	42	0
Identidad local	74	62	- 0.11%
Aguas limpias	51	71	+ 0.14%
Biodiversidad	71	85	- 0.31%

La tabla muestra los resultados de Colombia vs los resultados globales y la tendencia de Colombia del Índice de

Salud de los Océanos, en cada uno de los 10 indicadores evaluados.

Tabla 2. Comparación indicadores OHI subregión suramericana.

País	Puntaje	Provisión de alimentos	Pesca artesanal	Produc. naturales	Almnto. de carbón	Protecc. costera	Medios economía costera	Turismo y recreac.	Identidad local	Aguas limpias	Biodiversidad
GLOBAL	67,42	58,04	65,44	60,06	74,24	69,57	82,4	41,84	61,97	71,02	85,55
Chile	68,9	81,21	74,27	27,45	NA	NA	100	29,65	82,31	70,03	86,27
Ecuador	67,95	74,27	60,47	99,47	53,01	57,13	100	13,21	78,26	65,57	78,1
Argentina	67,15	42,49	68,6	82,61	NA	NA	90,98	30,05	74,25	62,36	85,89
Surinam	65,46	7,38	62,64	NA	99,74	99,74	85,52	5,66	76,29	63,5	88,68
French Guaina	64,56	16,38	57,26	NA	100	100	47,01	21,94	79,97	67,91	90,57
Brasil	64,3	54,91	60,15	13,57	93,66	85,89	79,87	30,23	77,58	60,11	87,04
Uruguay	61,05	59	71,43	1,2	NA	NA	100	28,13	63,07	80,87	84,74
Perú	59,91	73,21	68,63	99,99	38,6	38,66	62,72	18,33	73,48	54,52	70,99
Guyana	55,71	3,09	51,73	NA	71,06	70,78	69,15	20,42	62,43	70,51	82,21
Colombia	53,76	22,55	57,91	57,14	49,46	61,17	79,61	17,87	74,52	46,12	71,21
Venezuela	52,27	38,78	67,42	0	68,42	39,2	83,84	18,05	70,22	58,28	78,46

Tabla que relaciona los valores de los indicadores del OHI, para los países de Suramérica, organizada de mayor a menor según el resultado del índice general.

Tabla 3 Comparación indicadores OHI subregión mesoamericana

País	Puntaje	Provisión de alimentos	Pesca artesanal	Produc. naturales	Almnto. de carbón	Protecc. costera	Medios economía costera	Turismo y recreac.	Identidad local	Aguas limpias	Biodiversidad
Guatemala	72,01	64,86	52,51	77,53	89,06	89,22	100	21,76	79,35	57,71	88,06
Belice	67,05	69,28	69,26	54,96	40,24	10,17	100	99,31	75,59	76,72	75,01
México	65,87	47,07	55,83	94,84	63,8	34,76	72,82	61,27	76,91	69,36	82,07
Panamá	59,85	91,83	56,69	28,82	24,76	29,81	100	56,32	67,36	68,02	74,88
Costa Rica	58,31	50,49	56,13	23,51	47,87	63,76	75,89	44,33	70,25	66,51	84,32
Salvador	54,85	45,63	68,64	42,04	43,42	43,54	71,23	22,54	76,66	57,61	77,19
Colombia	53,76	22,55	57,91	57,14	49,46	61,17	79,61	17,87	74,52	46,12	71,21
Honduras	51,84	12,33	51,52	14,59	60,9	40,08	94,01	38,61	65,56	58,64	82,13
Nicaragua	45,05	37,31	51,74	33,46	5,53	8,77	79,46	26,05	76,68	58,73	72,78

Tabla que relaciona los valores de los indicadores del OHI, para los países de mesoamérica, organizada de mayor a menor según el resultado del índice general.

Tabla 4. Comparación indicadores OHI subregión caribe.

País	Puntaje	Provisión de alimentos	Pesca artesanal	Produc. naturales	Almnto. de carbón	Protecc. costera	Medios economía costera	Turismo y recreac.	Identidad local	Aguas limpias	Biodiversidad
Trinidad y Tobago	69,93	24,75	65,59	48,76	85,77	80,26	84,86	99,18	55,14	67,56	87,4
Bonaire	69,04	NA	56,92	0	79,5	94,36	72,46	100	57,81	69,69	90,66
Aruba	68,68	3,28	57,6	NA	85,79	81,89	100	100	30,58	68,16	90,83
Islas Caimán	67,1	7,75	67,91	NA	92,27	56,36	100	50,89	69,89	70,95	87,88
Montserrat	66,57	1,09	67,84	NA	73,68	73,12	91,28	100	29,3	70,22	92,56
Bahamas	66,01	81,41	70,86	24,88	68,22	35,65	83,16	100	30,89	82,46	82,59
Antigua and Barbuda	64,71	20,48	65,33	NA	100	28,24	94,24	54,08	66,26	67,94	85,85
Republica Dominicana	61,04	17,76	61,45	83,62	57,66	55,21	82,6	34,92	77,97	55,99	83,19
Cuba	60,27	17,1	75,97	44,24	100	31,38	92,58	21,71	71,86	64,47	83,39
Sint Maarten	55,91	6,49	56,65	0	100	31,61	90,53	100	29,57	50,39	93,83
Colombia	53,76	22,55	57,91	57,14	49,46	61,17	79,61	17,87	74,52	46,12	71,21
Jamaica	52,32	3,17	53,69	13,54	68,4	26,7	78,54	62,62	77,74	61,49	77,32
Guadalupe y Martinica	51,9	4,35	71,65	0	99,94	33,2	65,42	10,32	76,79	66,78	90,52
Saint Lucia	51,67	10,82	70,07	0	26,87	67,24	60,51	100	32,02	68,82	80,33
Barbados	49,62	35,79	56,5	0	27,09	28,37	73,05	100	33,02	59,79	82,58
Granada	49,04	30,73	54,58	NA	37,72	37,99	85,52	24,49	27,88	69,88	72,56
Dominica	47,11	10,8	69,72	NA	26,59	6,93	84,68	48,17	35,36	68,8	72,93
Haití	44,24	1,01	49,25	56,29	61,51	21,08	97,44	5,12	30,09	46,5	74,13
San Vicente y Granadina	43,72	5,46	55,12	0	NA	72,66	27,42	44,58	31,63	65,79	90,85

Tabla que relaciona los valores de los indicadores del OHI, para los países del Caribe, organizada de mayor a menor según el resultado del índice general.

Tabla 5. Resultado modelo Potencia Marítima Regional.

Subelemento	Brasil	Chile	Perú	Colombia	Argentina	Venezuela	Ecuador	Uruguay	Guyana	Surinam
Pesca artesanal	60,15	74,27	68,63	57,91	68,60	67,42	60,47	71,43	51,73	62,64
Identidad local	77,58	82,31	73,48	74,52	74,25	70,22	78,26	63,07	62,43	76,29
Produc. naturales	13,57	27,45	99,99	57,14	82,61	0,00	99,47	1,20	NA	NA
Subtotal	50,43	61,34	80,70	63,19	75,15	45,88	79,40	45,23	57,08	69,40
Almnto. de carbón	93,66	NA	38,60	49,46	NA	68,42	53,01	NA	71,06	99,74
Protecc. costera	85,89	NA	38,66	61,17	NA	39,20	57,13	NA	70,78	99,74
Aguas limpias	60,11	70,03	54,52	46,12	62,36	58,28	65,57	80,87	70,51	63,50
Proporción ZEE	30,25	30,42	7,49	6,76	8,96	3,90	8,86	1,17	1,14	1,06
Biodiver.	87,04	86,27	70,99	71,21	85,89	78,46	78,10	84,74	82,21	88,68
Subtotal	71,38	62,24	42,05	46,94	52,40	49,65	52,53	55,59	59,13	70,54
% PBI Defensa	1,30	2,00	1,40	3,50	0,80	1,10	2,70	1,60	1,20	0,40
Subtotal	9,06	13,94	9,76	24,39	5,57	7,67	18,82	11,15	8,36	2,79
Provisión de alimentos	54,91	81,21	73,21	22,55	42,49	38,78	74,27	59,00	3,09	7,38
Medios economía costera	79,87	100,00	62,72	79,61	90,98	83,84	100,00	100,00	69,15	85,52
Turismo y recreac.	30,23	29,65	18,33	17,87	30,05	18,05	13,21	28,13	20,42	5,66
Marina mercante	1,00	0,36	0,04	0,11	0,35	0,44	0,24	0,10	0,05	0,01
Subtotal	55,00	25,30	2,06	4,40	19,08	20,63	15,00	6,24	1,54	0,33
Tonelaje promedio	1295	1090	1362	203	864	486,	428	303	138	55
Relación con respecto a la Geografía (TON/Km2)	0,05	0,04	0,17	0,05	0,13	0,14	0,02	0,11	0,01	0,00
Capacidad tecnológica multiplicante	5,89	4,70	2,00	2,36	2,43	2,25	2,13	1,16	1,00	1,00
Actualización	4,00	3,00	3,00	3,00	2,00	2,00	2,00	1,00	1,00	1,00
Construcción y desarrollo	4,00	3,00	2,00	2,00	4,00	2,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Numero de bases	4,00	3,00	2,00	2,00	4,00	2,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Subtotal	5,55	3,21	2,80	2,34	2,04	1,41	0,26	0,21	0,01	0,00
Total general	327,10	159,16	116,6	89,43	99,54	54,55	12,60	7,37	0,38	0,08

Tabla que con base en los subelementos definidos, organiza a los países de mayo a menor puntaje de izquierda a derecha según el total general acuerdo las ecuaciones para definir una Potencia Marítima Regional.

Tabla 6. Abreviaturas.

<b>Abreviatura</b>	<b>Significado</b>
ac.	Almacenamiento de carbono
aci.	Actualización, construcción e investigación
al.	Aguas limpias
ARC.	Armada Republica de Colombia
bd.	Biodiversidad
CCO.	Comisión Colombiana del Océano
CONPES.	Consejo Nacional de Política Económica y Social
COTECMAR.	Corporación de ciencia y tecnología para el desarrollo de la industria marítima y fluvial
ctm.	Capacidad tecnológica multiplicante
cuu.	Construcción reciente de unidades submarinas
DIMAR	Dirección General Marítima
DNP.	Dirección Nacional de Planeación
EM.	Economía marítima
GM.	Geografía marítima
IIMM	Intereses marítimos
il.	Identidad local
ioh.	Investigación oceanográfica e hidrográfica
METAREA	Meteorological area
mm.	Marina mercante
mtto.	Capacidad de mantenimiento de unidades propias
NAVAREA	Navigation area
OHI.	Ocean Health Index
pa.	Pesca artesanal
pc.	Protección costera
pg.	Posición gravitante
PIB.	Producto interno bruto
pl.	Provisión de alimentos
PMR.	Potencia marítima regional
pn.	Productos naturales
PNAOCI.	Política Nacional Ambiental para el desarrollo Sostenible de los Espacios Oceánicos y las Zonas Costeras Insulares de Colombia
PND.	Plan Nacional de Desarrollo
PNOEC.	Política Nacional del Océano y los Espacios Costeros
PSG.	Población sociedad y gobierno
pzee.	Proporción zona económica exclusiva
RE.	Recursos
SINOC.	Sistema de información oceánica y costera
tem.	Tonelaje contra espacio marítimo
ZEE.	Zona económica exclusiva



Figura 1

*Estrategia Pentagonal de la Armada Nacional de Colombia (ARC, Planeamiento de Fuerza 2030, 2012)*

## PLANEAMIENTO DE FUERZA

### Análisis Gráfico de Tendencias

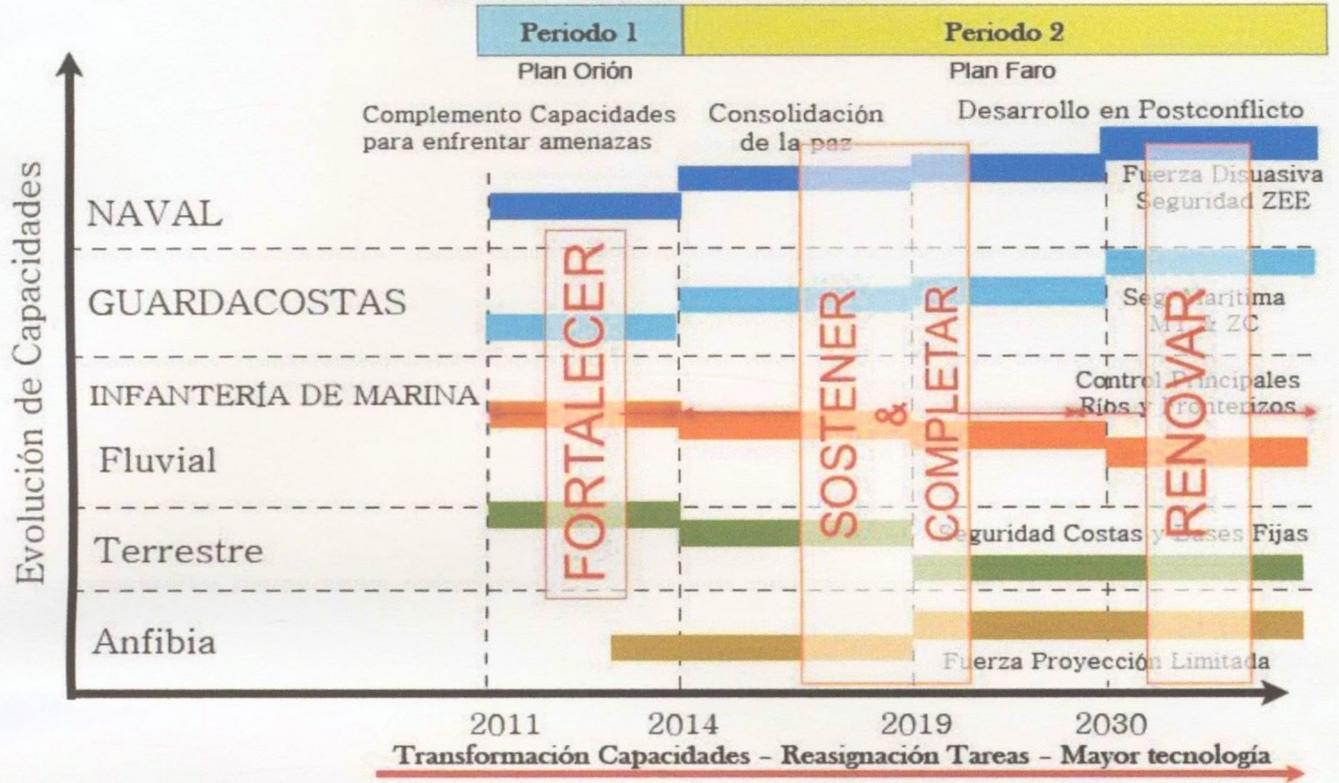
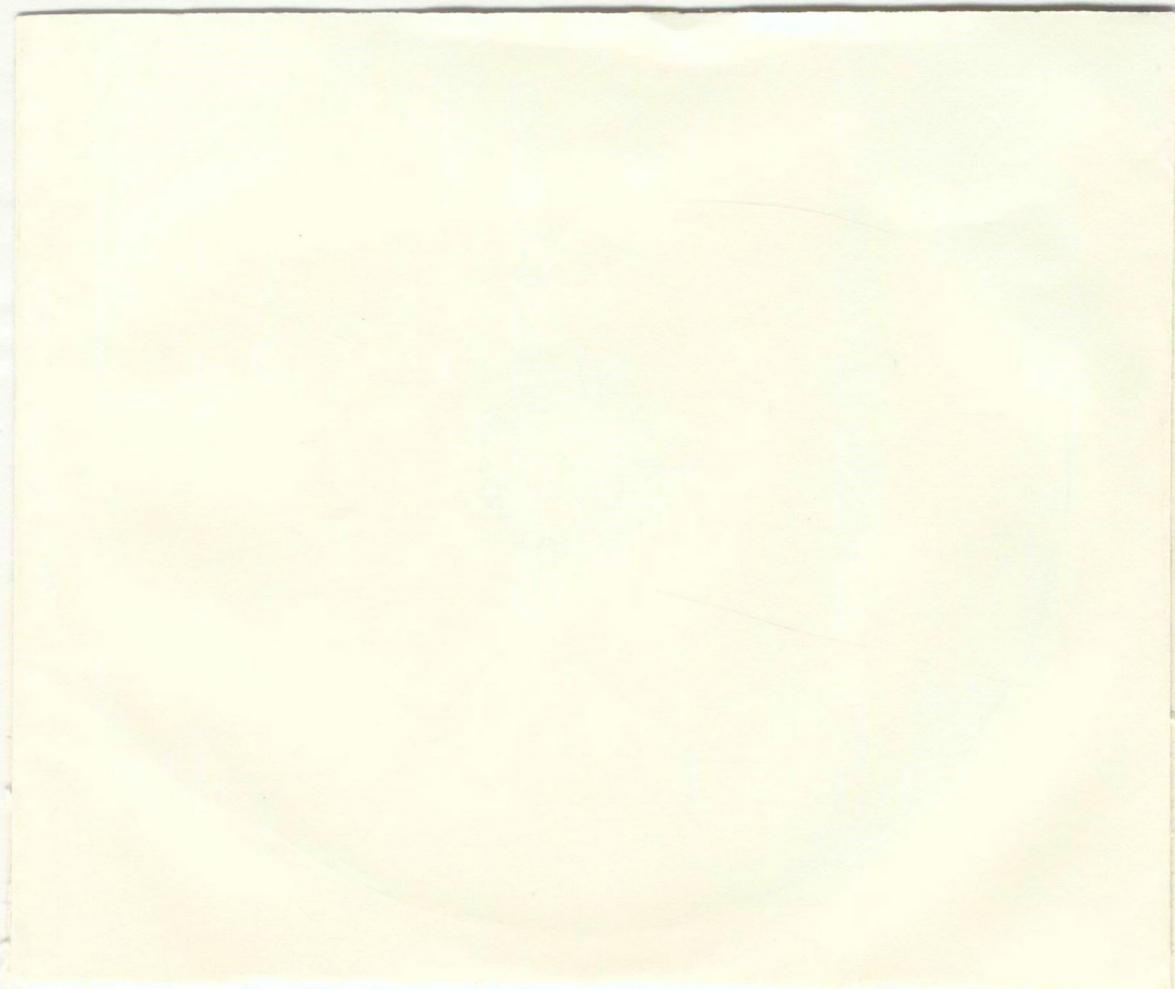


Figura 2.

Planeamiento de Fuerza por componentes. (ARC, Planeamiento de Fuerza 2030, 2012)



201000013